Eisenbahn-Jahrbuch

für

Bahn-Beamte und Staats-Behörden.

Sechszehn Tafeln

zur vergleichenden Statistik des Baus und Betriebes

der

deutschen Eisenbahnen,

von ihrem Entstehen bis zu Ende des Jahrs 1845.

Vom

Freiherrn Friedr. Wilh. von Reden,

Dr. beider Rechte.

Erster Jahrgang 1846.

Berlin, Posen und Bromberg.

Druck und Verlag von Ernst Siegfried Mittler.

1846.

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS.

Den

Behörden und Vorständen

der

Eisenbahnen Deutschlands

widmet dieses Zeugniß ihres rühmlichen kräftigen Wirkens

mit hochachtungsvollster Ergebenheit

der Verfasser.

Vorwort.

Sie haben, meine Herrn, die bisherigen Schriften eines früheren Fachgenossen mit einer Freundlichkeit aufgenommen und unterstützt, mit einer Nachsicht beurtheilt, welche eben so sehr zum lebhaftesten Danke mich verpflichtet, als zur Fortsetzung der bisherigen Bestrebungen mich auffordert.

Gestatten Sie mir, meinen Dank dadurch auszudrücken, daß ich Allen, welche für Eisenbahnen Interesse haben, in übersichtlicher Form und gedrängter Darstellung die Ergebnisse ihrer so höchst fruchtbringenden Thätigkeit vor Augen lege. Diese Mittheilung wird dazu beitragen, das dunkele Gefühl von der großen Wichtigkeit und dem unermeßlichen Einflusse der Eisenbahnen; bei allen Bewohnern unseres Vaterlandes zur klaren Erkenntniß zu bringen. Sollte diese Art der Darstellung Ihres Beifalls sich erfreuen, so werde ich dem Eisenbahn-Jahrbuche in den folgenden Jahren Nachfolger geben. Dazu aber bedarf ich Ihrer selbstthätigen Mitwirkung, namentlich durch zeitige Mittheilung der Irrthümer der vorliegenden Arbeit und der Detail-Nachrichten über die ferneren Verhältnisse Ihrer Bahnen. Indem ich recht sehr darum ersuche, bemerke ich über den Inhalt des Jahrbuchs Folgendes.

Die Ihnen dargebotenen statistischen Mittheilungen über den Bau, die Verwaltung und den Betrieb der deutschen Eisenbahnen sind in Anlage und Ausführung so durchaus neu und eigenthümlich, daß sie in keiner Sprache einen gleichartigen Vorgänger haben. Sie zerfallen in zwei Hauptabschnitte: Personal, und Statistik des Baus und Betriebes. Die statistischen Tafeln sind unter folgende Hauptabtheilungen gebracht:

A. Allgemeine Uebersichts-Tafeln.

B. Tafeln zur vergleichenden Statistik des Baus der Eisenbahnen.

C. Fahrpreise und Aktienkurs deutscher Eisenbahnen.

D. Tafeln über die Betriebsergebnisse. Resultate und Erläuterungen in den Bemerkungen, dann

E. Geschichte und Statistik der Unfälle auf den Eisenbahnen Europa's und deren Ursachen.

Das Material zur Bearbeitung des Inhalts dieser Tafeln, ist eben so mühevoll vollständig herbeizuschaffen, als schwierig nach seinen Bestandtheilen zu zerlegen. Ersteres weil die Jahresberichte bei weitem nicht als Quellen ausreichen, letzteres weil die Art der Rechenschaftsablage gar zu verschiedenartig bei den einzelnen Eisenbahnverwaltungen ist.

Ein sehr wesentliches Hinderniß für den Eisenbahn-Schriftsteller ferner ist die große Verschiedenheit der Zeit der Jahresabschlüsse; sie umfassen einen Zeitraum von etwa 6 Monaten und wenn man den letzten Bericht empfängt, ist für den ersten bereits die Hälfte des neuen Jahrs verflossen. Eben so hindernd ist, daß im Laufe des ganzen Kalenderjahrs Veränderungen in den Fahrplänen und in den Tarifen geschehen, was füglich an bestimmte Zeitabschnitte geknüpft werden könnte. Allerdings wird die Vollendung großer Linien und die hoffentlich mehr Ausdehnung gewinnende Vereinigung kurzer Bahnen diese Unbequemlichkeit verringern; allein ich empfehle doch recht sehr die möglichst allgemeine Annahme einer Einrichtung, welche die Vortheile des britischen Clearing-House-System gewährt.

Ich kann endlich den Wunsch nicht unterdrücken, für die theoretische Vorbildung der Eisenbahnbeamte Schulen oder besonderen Unterricht an bestehenden Lehranstalten; zur besseren Vertretung endlich der gemeinschaftlichen Interessen ein deutsches Zentral-Eisenbahn-Büreau eingerichtet zu sehn.

Sollten Fortsetzungen dieses Jahrbuchs erforderlich werden, so findet sich darin auch wohl Raum zur Besprechung solcher Wünsche.

Berlin im Juni 1846.

Frhr. von Reden.

Alphabetisches Inhalts=Verzeichniß.

Seite

A.

Aktien; Börsenbewegung derselben 206
Allgemeine Kosten 223
Anlage=Kapital; bereits verwendetes oder noch erforderliches 177
Aufträge von 50 und mehr Fuß Höhe 198
Ausgaben; Durchschnitts=Prozent=Angaben 211
Ausgaben des Betriebes im Durchschnitt für Jahr und Meile Bahnlänge 209
Ausgaben für den Betrieb; Durchschnitts=Betrag auf die Bahnmeile Länge 223
Ausgaben für jede von d. Dampfwagen zurückgelegte Meile berechnet 224
Ausgaben; Prozente vom Anlage=Kapital 224

B.

Bahnhöfe 201
Bahn=Unterhaltungskosten. 222
Bauwerke, bedeutendste 196
Betriebs=Ausgaben s. Ausgaben.
Betriebs=Einnahmen s. Einnahmen.
Betriebskosten 227. 228
Brennmaterial=Verbrauch 229
Brücken, lange und eigenthümliche . 199

D.

Dampfwagen s. Lokomotive.

Seite

Dämme s. Aufträge.
Dividenden 213
Doppelgeleise 189

E.

Einnahmen aus dem Betriebe auf d. Jahresdurchschnitt einer Bahnmeile Länge 208
Einnahme durchschnittlich für jede beförderte Person 215
Einnahme, durchschnittlich für eine Person auf eine Meile Bahnlänge 215
Einnahme durchschnittlich für jeden beförderten Zentner Gut . . . 216
Einnahme durchschnittlich für jeden Ztr. Gut auf eine Meile Bahnlänge 216
Einnahme für den Güter=Verkehr, die Vieh= und Reisewagen=Beförderung; Prozent=Antheil derselben an der Gesammt=Einnahme . . . 219
Einnahme für Personenbeförderung; Prozent=Antheil derselben an der Gesammt=Einnahme 219
Einnahme im Durchschnitt für jede von den Lokomotiven zurückgelegte Nutzmeile 220
Einnahmen; Prozente vom Anlage=Kapitale 221
Einnahmen; Prozent=Antheil jeder Bahn an der Gesammtsumme der=

Seite

selben auf eine Meile Bahnlänge reduzirt 221
Einschnitte von 50 und mehr Fuß Tiefe 198
Eisenbahnen dem Verkehre eröffnet 174. 177
Eisenbahnen im Bau begriffen 174. 180
Eisenbahnen zur Ausführung gesichert 174. 182
Eisenbahnen ernstlich projektirt 175. 183
Eisenbahnen; Gesammtlänge derselben in Deutschland, verglichen mit denen in andern Ländern Europa's. 175
Eisenbahnwesen; Reihefolge des Fortschritts desselben in den einzelnen Ländern Europa's . . . 176
Erdarbeiten, Preis derselben . . . 190
Erdmasse; Größe der bewegten . . 191

F.

Fahrgeleise; Weite desselben . . . 189
Fahrpreise der deutschen Eisenbahnen 202
a) Fahrpreis einer Person für eine Meile Bahnlänge 202
b) Fahrpreis eines Zentners Gut auf eine Meile Bahnlänge . 204
c) Fahrpreis eines Reisewagens auf eine Meile Bahnlänge . 205

G.

Geneigte Ebenen mit Seilzug . . 182
Geschichts-Tafeln der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen 186
Geschwindigkeit der Personen- und Güterzüge im Durchschnitt. . . 235
Gewicht eines Zuges 235
Güter; durchschnittlich transportirte Zentner auf eine Meile Bahnlänge 218
Güter-Einnahme; Prozent-Antheil der Eil- und gewöhnlichen Fracht 218
Güter-Transport 215
Güter-Verkehr; Antheil jeder einzelnen Eisenbahn an der Gesammtsumme desselben auf die Bahnmeile Länge reduzirt 219
Grund u. Boden; Preis desselben . 190

Seite

K.

Kosten der Bewegkraft 228
Kosten, großer Durchschnitt für eine deutsche Meile Länge Eisenbahn. 179
181. 183. 184
Krümmungs-Halbmesser . 178. 180. 182

L.

Langschwellen 192
Lokomotive; Anzahl derselben auf einer Durchschnittsmeile Bahnlänge 225
Lokomotive; Anzahl der in einem Jahre zurückgelegten Meilen . . 226
Lokomotive; Preise derselben . . . 229
Lokomotivkraft; Leistungen und Kosten derselben 225

M.

Meilenzahl, welche nach den Fahrplänen für 1845 auf den deutsch. Bahnen zurückgelegt wurde . . 236

O.

Oel-Verbrauch 229

P.

Pensions- und Unterstützungskassen . 225
Personal der Verwaltungs-Behörden, so wie die Namen der Oberbeamten der Eisenbahnen im
I. Kaiserthum Oesterreich I
II. Königreich Preußen III
III. Königreich Sachsen, Anhaltische und Sächsische Herzogthümer . XVIII
IV. Königreich Baiern XXII
V. Königreich Würtemberg. . . XXXII
VI. Großherzogthum Baden . . XXXIII
VII. Großherzogthum Hessen, Herzogthum Nassau und Gebiet der freien Stadt Frankfurt . . . XXXIV
VIII. Kurfürstenthum Hessen . . XXXVI
IX. Herzogthum Braunschweig XXXVII
X. Königreich Hannover . . XXXVII
XI. In den Herzogthümern Holstein und Lauenburg, auf dem Gebiete der freien Stadt Hamburg und in den Großherzogthümern Mecklenburg XXXVII

Seite
Personen-Anzahl durchschnittlich auf eine Meile Bahnlänge 216
Personen-Beförderung vertheilt auf die verschiedenen Wagenklassen . 217
Personenbewegung 214
Personen-Verkehr; Antheil jeder einzelnen Eisenbahn an der Gesammtsumme desselben auf die Bahnmeile Länge reduzirt 218
Privat-Eisenbahnen 184

Q.

Querschwellen 192

R.

Reinertrag; Jahresdurchschnitt auf eine Meile Bahnlänge 210
Reinertrag; Verhältniß zum Anlagekapital 213

S.

Schienen, Form derselben 193
Schienen, Gewicht derselben . . . 194
Schienen, Preis derselben 195
Schwellen oder sonstige Schienenunterlagen; Material zu denselben . 192
Schwellen, Maaße derselben . . . 192
Schwellen, Preise derselben . . . 193
Staats-Eisenbahnen 184
Steigungs-Verhältnisse . 177. 180. 182

Tafeln. Uebersichts-

I. Uebersicht sämmtlicher Eisenbahnen Deutschlands 7
II. Nachweisung der dem Verkehre eröffneten deutschen Eisenbahnen und Bahntheile 51
III. Nachweisung der im Bau befindlichen Eisenbahnen 63
IV. Nachweisung derjenigen deutschen Eisenbahnen, deren Bau gesichert scheint. 71
V. Uebersicht der ernstlich projektirten Eisenbahnen 79
VI. Hauptzusammenstellung aus den allgemeinen Uebersichtstafeln . . 85
VII. Verhältnisse und Kosten des Fahrdamms im Allgemeinen und insbesondere des Unterbaus . . 87
VIII. Verhältnisse und Preise des Oberbaus und der Hochbauten . 97
IX. Tabelle über die Fahrpreise der deutschen Eisenbahnen zu Anfang 1846 117
X. Zusammenstellung der Kurse von Eisenbahn-Aktien an der Berliner Börse, an den Ultimo-Tagen der Jahre 1844, 1845 und Anfang 1846 122
XI. Summarische Zusammenstellung der Betriebs-Ergebnisse 125
XII. Nachweisungen und Vergleichungen über Frequenz und Einnahme dafür 135
XIII. Detail-Nachweisungen u. Vergleichungen über die Betriebs-Einnahmen 145
XIV. Detail-Nachweisungen und Vergleichungen über die Betriebs-Ausgaben 155
XV. Spezial-Nachweisung über einzelne Betriebs-Ausgaben . . . 165
XVI. Vergleichende Hauptzusammenstellung der Betriebs-Resultate in Prozenten des Antheils der einzelnen Eisenbahnen an den Gesammt-Ergebnissen 237
Tarifwesen, Mängel desselben . . 205
Transportkosten . . . 221, 227, 228
Tunnel 197

U.

Ueberbrückungen s. Brücken.
Unglücksfälle auf den Eisenbahnen Europa's und über deren Ursachen; geschichtlich-statistische Bemerkungen 238
Unfälle, deren Ursachen 239
I. Unfälle auf den Eisenbahnen Frankreichs 239
II. Unfälle auf den Eisenbahnen Englands 245
III. Unfälle auf den Eisenbahnen Belgiens 250

Seite
IV. Unfälle auf den Eisenbahnen Deutschlands 252
V. Allgemeine Betrachtungen . . . 257
Unfälle durch Eisenbahnen und andere Transportmittel verglichen . . . 261
Unterstützungskasse bei Eisenbahnen . 225

V.

Verwaltungs-Kosten 223
Viadukte 199

Seite

W.

Wagen; Anzahl derselben in einem Zuge 226
Wagen; Gewicht derselben 234
Wagen (Personen- und Last-); Preise derselben 231
Wandbauten s. Einschnitte.

Z.

Zeit des Anfangs u. s. w. der Eisenbahnen 178

Verwaltung und Betrieb der deutschen Eisenbahnen.

A. Personal.

Mitglieder der Direktionen, Verwaltungsräthe, Ausschüsse, Oberbeamte (in so weit darüber Mittheilung gemacht ist).

I. Kaiserthum Oesterreich.

1. Oesterreichische Staatsbahn.

Die oberste Leitung der Staatsbahnen ist dem Freiherrn Kübek von Kübau als Präsidenten der K. K. allgemeinen Hofkammer anvertraut; Referent in allen Staatseisenbahn-Angelegenheiten bei dem K. K. Hofkammer-Präsidium ist der K. K. wirkliche Hofrath der allgemeinen Hofkammer, Ritter von Kremer.

Unter dem K. K. Präsidenten der allgemeinen Hofkammer steht die General-Direktion der Staats-Eisenbahnen, welche als eine selbstständige technisch-administrative Behörde zur unmittelbaren Geschäftsbesorgung in allen die Staats-Eisenbahnen betreffenden Angelegenheiten und zur Vollziehung der in dieser Hinsicht Allerhöchst vorgezeichneten Grundsätze eingesetzt ist; an die Spitze derselben wurde der K. K. Hofrath Hermenegild Francesconi gestellt; ihm steht als Adjunkt der K. K. wirkl. Regierungsrath Franz Zellner zur Seite.

a) Technische Abtheilung.

Inspektoren.

Für die Leitung und Ueberwachung der technischen Ausführung der Eisenbahnen und für deren Betrieb sind drei Inspektoren bestellt, von denen der K. K. Rath und Inspektor Dr. Ghega die Aufsicht über die Bauten südlich von Wien führt, während der K. K. Rath und Inspektor Negrelli dieselbe Funktion auf den von Wien nördlich gelegenen Bahnen ausübt.

Der K. K. Rath und Inspektor Schmid leitet sämmtliche Geschäfte des Betriebes der Staats-Eisenbahnen, besorgt alle dahin gehörigen Gegenstände, die Anschaffung der Maschinen und Wagen, die Einrichtung der Werkstätten und Stationsgebäude und verfaßt die Instruktionen für das Betriebspersonal. —

Unter-Inspektoren.

Theodor v. Blumfeld;
Friedrich Schnirch;
Aloys Dundo;
Franz Xaver Gugg.

Ober-Ingenieure.

Anton Jüngling;
Karl Keißler;
Johann Fillunger;
Moritz Löhr;
Philipp Bolze;
Ferdinand Bohatsch;
Wilhelm Czermak;
Casimir Pilarski.

Ingenieure.

Franz Kazda;
Alb. Freih. v. Sterndahl;
Franz Golz;
Ed. Klemensiewcz;
Emil Demarteau;
Joseph Graber;
Joseph Streffleur;
August Stummer;
Martin Riener;
Vincenz Schmidt;
Ferdin. Hoffmann;
Alexand. Pudiwiter;
Joseph Schnirch;
Johann Werner;
Karl Heinrich;
Johann Karl Schön;
Johann Rosetti;
Franz Czerwenka;
Cajetan Köb;
Johann Schimke;
Karl Bach;
Heinrich Graber;
Karl Barichar;
Karl Wenke;
Franz Schneider;
Ferdinand Wagner;
Anton Schediwy;
Erwin Lihotzky;
Eduard Bernardelli;
Karl Fogy;
Freiherr v. Watzdorf;
Heinrich Giles;
Felix Szyngarsky;
Ladislaus Zapalowicz;
Ferdinand Körber.

b) Administrative Abtheilung.

Sekretär.

Karl Markenberg.

Concipisten.

Joseph Fiedler;
Joseph Pokorny;
Ludwig, Ritter v. Rosenthal.

c) Rechnungs-Abtheilung.

Rechnungsräthe.

Wolfgang Faßhold, erster Rechnungsrath;
Johann Zechenter, zweiter „

d) Abtheilung für Kanzleigeschäfte.

Joseph Cespa, Registrator, Expeditor und Einreichungs-Protokollist.

e) Magazin-Personal.

Magazineure.

Ernst Hanisch, zu Hohenstadt;
Wilh. Widner, zu Bruck a. d. Mur;
Joh. Melchior, zu Mürzzuschlag;
Martin Krejczy, zu Marburg;
Johann Breitenberger, zu Olmütz;
Franz Hölbling, zu Pardubitz.

2. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Nach dem Protokolle der am 31. März 1845 abgehaltenen 13ten General-Versammlung der Aktionäre besteht die Direktion aus folgenden Mitgliedern:

K. K. Hofrath Andreas Baumgartner, Präses;
C. H. Edler von Coith;
Raphael Foges;
Franz Riepl;
M. von Rosthorn;
Baron v. Rothschild (in Vollmacht desselben Moritz Goldschmidt);
X. N. Schwaninger;
Joseph Stummer;
Leopold Edler von Wertheimstein;
Dr. Andreas Zelinka;
D. B. Freiherr von Eskeles;
Leopold Ritter von Liebenberg;
Mathias Stricker.

Landesfürstlicher Kommissär ist der K. K. Oesterreichische Regierungsrath Maximilian N. Freiherr v. Werner; General-Sekretär Heinrich Sichrovsky.

3. Wien-Gloggnitz Bahn.

Nach dem Protokolle der am 29. Januar 1845 abgehaltenen siebenten General-Versammlung der Aktionäre waren Mitglieder der Direktion:

Georg Freiherr v. Sina, Präses;
Anton Freiherr v. Dohlhoff-Dier;
Carl Freiherr v. Puthon;
Ludwig Robert;
Johann Freiherr v. Sina;
Simon Freiherr v. Sina;
Carl Alois Türk;
Bernhard Wertheim.

Landesfürstlicher Kommissär ist der K. K. n. österr. Regierungsrath Friedr. Freiherr v. Froon zu Kirchrath; Ober-Ingenieur, Bau-Direktor und Büreauchef: Mathias Schönerer. —

4. Linz-Budweis-Gmund.

Nach dem Protokolle der am 18ten Februar 1845 abgehaltenen General-Versammlung bestand die Direktion aus folgenden Mitgliedern:

Z. C. Popp v. Böhmstetten, Präses;
Leopold Edler v. Würth;
C. A. Reyer.

II. Königreich Preußen.

Preußen besitzt bis jetzt Staats-Eisenbahnen nicht; die oberste Leitung und Verwaltung der Eisenbahn-Angelegenheiten aber steht dem Königl. Finanz-Ministerium zu und zwar dessen Abtheilung für Handel, Gewerbe und Bauwesen. Darin sind:

Direktor, der wirkliche geheime Ober-Finanzrath v. Pommer-Esche II.
Vortragender Rath Mellin, geheimer Finanzrath;
Hülfs-Techniker Wiebe, Bau-Inspektor.

1. Berlin-Potsdam Eisenbahn.

1. Direktoren.

Sethe, Kammergerichtsrath, Vorsitzender;
Meier, desgleichen;
v. Reuß, Oberst a. D.;
Saling, J., Banquier;
L. Stegmüller, Kaufmann;
W. Nathan, Banquier;
Wilke, Ober- und Geh. Regierungsrath.

2. Repräsentanten.

Dr. Mollard, Kammergerichtsrath, Vorsitzender;
Hossauer, Kgl. Hof-Goldschmied;
v. Reuß, Regierungs-Referendarius;
Normann, Hauptmann a. D.;
Thimm, Rendant der Berlin-Frankfurter Eisenbahn;
G. Reimer, Buchhändler;
L. Rellstab, Lieutenant a. D.;
S. A. Liebert, Kaufmann;
C. F. Berg, Kaufmann;
H. W. Jensen, desgl.;
Meier, Kammergerichts-Assessor;
C. Ebeling, Banquier;
Hieronymuß, Rentier;
Dr. Braun, praktischer Arzt;
H. Henoch, Kaufmann;
Fleischer, Kammergerichts-Assessor, Syndikus.

3. Beamte.

Damm, Hauptmann a. D., Spezial-Direktor;
Plahn, Rendant;
Lange, Buchhalter und Registrator;
Pfeiffer, Inspektor des Berliner Bahnhofes;
Tappert, desgleichen, des Potsdamer Bahnhofes.

2. Potsdam-Magdeburg Bahn.

Das die Funktionen des Direktoriums und des Ausschusses während des Baues der Bahn versehende Komité besteht aus folgenden Mitgliedern:
Augustin, Vorsitzender;
W. Beer;
L. Jakobs;
v. Puttkammer;
L. Stegmüller;
Stöpel;
v. Unruh.

3. Berlin-Hamburg Eisenbahn.

Mitglieder der Direktion sind:
Costenoble, Vorsitzender;
Drost v. Lehsten;
Dr. der Rechte, Asher;
Baurath Neuhaus, zugleich ausführender Ober-Ingenieur;
Wolff;
Stadtältester J. H. Conrad;
Borger.

Der Ausschuß besteht aus folgenden Mitgliedern:
Dr. Abendroth zu Hamburg, Vorsitzender;
Geh. Kommerz.-Rath, Rob. Tornow, Vorsitzender der Berl. Abtheil.;

Forstrath v. Wickede;
H. Dreyer;
O. R. Schröder;
Landrath v. Könemann;
Geh. Legationsrath v. Schmidt;
Gutsbesitzer Rohrdantz;
Wm. Elliot, Kommerzienrath;
Stadtrath Jung;
Kaufmann S. Herz;
H. Behrmann;
C. A. Crasemann;
Senator Erdmann;
Landrath v. Leers;
E. Conrad;
Major im Generalstabe Freiherr v. Moltke;
Kommerzien-Rath Karl;
Banquier F. L. Gelpcke;
Großherzoglich Mecklenburgischer Kommissarius ist der Geheime Legationsrath Dr. Prosch;
Kommissarius der freien und Hansestadt Hamburg Dr. Bankes.

4. Magdeburg-Wittenberge Eisenbahn.

A. Direktions-Mitglieder.

Oberbürgermeister und Regierungsrath Francke, Vorsitzender;
Geheimer Regierungs-Rath Göring, Stellvertreter des Vorsitzenden;
Justiz-Kommissarius Harte;
Kaufmann Dehm;
" Humbert.

Sämmtlich in Magdeburg.

B. Ausschuß-Mitglieder.

a) In Magdeburg wohnende.

Stadtrath Schuchardt, Vorsitzender;
Kaufmann Karl Denecke, Stellvertreter des Vorsitzenden;
Kaufmann Zuckschwerdt;
" Wilhelm Denecke;
Kaufmann Friedeberg;
" Riemann;
" Coqui;
" Salomé;
" Meyer;
" Maquet.

b) Auswärtige.

Justizrath Baath in Wittenberg;
Kaufmann Herz in Berlin;
Rittergutsbesitzer v. Jagow Crüden auf Crüden;
Kaufmann Graefe in Wittenberge;
A. Wolfs in Berlin;
Kommerzienrath Behrend in Berlin;
A. Guillemont in Berlin;
S. A. Liebert in Berlin.

5. Berlin-Anhalt (Berlin-Köthen).

Verwaltungs-Rath.

Carl, Geh. Kommerzienrath;
Benda, Hofrath;
Gelpcke, Banquier;
Moritz Meyer, Banquier;
Dr. Häring;
Fr. Carl Krause, Kaufmann;
H. Wolff, Banquier.

Stellvertreter derselben.

Fr. Lehr, Kaufmann;
Moritz Güterbock, Kaufmann;
Keibel, Stadtrath;
Riedel, Geh. Archiv-Rath;
E. Ebeling, Banquier;
J. Martini, Banquier.

Direktion.

v. Cronstein, Major a. D.;
Bode, Justizrath, Syndikus;
Buck, Königl. Leihamts-Direktor;
A. Meyer, Banquier;
Rellstab, Lieutenant a. D.;
Dannenberger, Kaufmann, Ehrenmitglied;
Rottebohm, Assessor.

Stellvertreter derselben.

Nörner, Kriminal- und Stadtgerichtsrath;
E. Conrad, Banquier;
C. H. Kupfer, Kaufmann.

Beamte.

Szepaneck, Ober-Ingenieur;
Wewetzer, Dirigent des Güterverkehrs;
Enderlein, Büreau-Vorsteher;
Berner, Assistent und Einnehmer;
Ulrich, Expedient;
Ritter, Rendant;
Hanisch, Ober-Bahnhofs-Inspector;
Hausschild, Buchhalter;
Springborn, Gepäck-Expedient;
Horn, Güter-Inspektor;
Heber, desgleichen;
Willmann, Journalist u. Registrat.;
Hochstetter, Revisor;
Wolff, Kastellan;
Rieger, Kontrolleur;
Patschmann, Einnehmer.

6. Magdeburg-Leipzig.

1. Mitglieder des Ausschusses:

v. Lamprecht, Oberstlieutenant, Vorsitzender;
Goecking, Kaufmann, Stellvertreter des Vorsitzenden.
Andreae, Schiffsherr;
v. Behr, Geheimer Finanzrath;
Beuchel, Kaufmann;
Brauns, desgl.;
Brückner, desgl.;
Buhlers, desgl.;
Eichel, desgl.;
Falckenberg, desgl.;
Freisesen, desgl.;
Hartung, Kaufmann;
Hasenkamp, desgl.;
Hecht, desgl.;
Holtzapfel, desgl.;
Kricheldorff, desgl.;
Loesener, Stadtrath;
Nuland, Banquier;
Reißner, Justiz-Kommissarius;
Riemann, Kaufmann;
Rode, desgl.;
Schieß, desgl.;
Sonntag, desgl.;
Wucherer, Geh. Kommerzienrath.

2. Mitglieder der Direktion.

Defoy, Kaufmann, Vorsitzender;
Schuchard, Stadtrath, Stellvertreter des Vorsitzenden.
Münnich, Geh. Reg.-R., techn. Mitgl.,
Harte, Justiz-Kommissarius, juristisches Mitglied.

3. Obere Beamte.

Haase, Bevollmächtigter in Magdeburg;
Brunnemann, Bevollmächtigter in Leipzig;
Pfeffer, Kassen-Rendant;
Lange, Baumeister in Buckau;
Koch, Abtheilungs-Ingenieur in Schönebeck;
Targé, Abtheilungs-Ingenieur in Coethen;
Rust, Abtheilungs-Ingenieur in Halle.

7. Magdeburg-Halberstadt.

Mitglieder des Direktorii und des Ausschusses.

Francke, Ober-Bürgermeister und Geheimer Regierungs-Rath, Vorsitzender des Direktorii;
Göring, Geh. Regierungs-Rath;
Behrens, Bürgermeister;
Schulze, Kommerzien-Rath;
Zuckschwerdt, Kaufmann;
Carl Denecke, Kaufmann;
v. Geyso, Finanz-Direktor;
Mahner, Kammer-Rath;
v. Unger, Kammer-Rath;
Löbbecke, Kaufmann;
Vieweg, Buchhändler;
Haase, Kaufmann;
Augustin, Ober-Landesgerichts-Rath, Vorsitzender des Ausschusses;
Krüger, Justiz-Rath, Stellvertreter desselben;
Kux, Banquier;
Dr. Lucanus, Stadtrath;
Weydemann, Justiz-Kommissarius;
Wrede sen., Kaufmann.

Als städtische Deputirte sind in den Ausschuß gewählt:
Winterstein, Zimmermeister für Magdeburg;
v. Brüncken, Ober-Bürgermeister für Halberstadt;
Bode, Stadt-Direktor für Braunschweig.

Ingenieur der Gesellschaft ist der Bau-Conducteur Bode zu Groß-Aschersleben.

8. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn (Berlin-Breslau).

A. Mitglieder des Verwaltungs-Raths.

v. Maaßen, Regierungsrath, Kommissarius d. Staats u. Vorsitzender;
Baron v. Buddenbrock, Major, aggreg. d. 1sten Artillerie-Brigade u. dienstleistender Adjutant bei der General-Inspektion der Artillerie;
Keibel, Stadtrath;
Rellstab, Lieutenant a. D.;
Krause, Kaufmann;
v. Reuß, Oberst a. D.;
Liebert, Banquier.

B. Mitglieder der Direktion.

v. Maaßen, Regierungsrath, Kommissarius d. Staats u. Vorsitzender;
Mannkopf, Kammergerichtsrath;
Rubens, Banquier;
Schimmelpfennig, Rechnungsr.;
Fournier, Kammergerichts-Assessor a. D. u. Stadtverordneten-Vorsteh.;
Dr. Riedel, G. Archiv-R., Professor;
Furbach, Justiz-Kommissarius;
Hermann Henoch, Banquier.

Stellvertreter der Direktions-Mitglieder.

Gelpcke, Banquier;
Odebrecht, Landgerichts-Direktor;
W. Beer, Geh. Kommerzienrath.;
v. Rosenberg-Gruscynski, Prem.-Lieutenant und Regiments-Adjutant des Kaiser Franz Grenad.-Regim.

C. Syndikat:

Geppert, Justizrath, Justiz-Kommissarius und Notar.

D. Technischer Direktor:

Henz, Bau-Inspektor im Finanz-Ministerium.

E. Beamte der Gesellschaft:

1. Central-Verwaltung.

Riese, Haupt-Rendant und Vorsteher des Direktions-Büreaus:
Wegner, erster expedirender Sekretär und Kanzlei-Vorsteher;
Dornbusch, expedirender Sekretär und Kalkulatur-Vorsteher;
Gerloff, expedirender Sekretär;
Kühne, desgl.;
Schmidt, Buchhalter u. Kontroleur;
Stoßmeister, Buchhalter;
Richter, desgl.;
Violet, Registrator;
Gercke, desgl.;
Uterhart, Formular-Magazinier;
Horwitz, Haupt-Kassen-Assistent;
Niemeyer, Kalkulator;
Arnold, Kanzlist;
Linkelmann, desgl.;
Erbe, desgl.;
Pleß, desgl.;
Fischer, desgl.;
Süß, Registratur-Assistent.

2. Betriebs-Beamte.

Bock, Spezial-Direktor für die Berlin-Frankfurter Abtheilung;
Thimm, Betriebs-Kassen-Rendant;
van Hagen, Bahnhofs-Inspektor;
Schulz, Ober-Güter-Verwalter;
Heinrichs, Billet-Kontroleur;
Braun, Betriebs-Kassen-Assistent;
Hintze, Einnehmer;
Kreyher, Güter-Expedient.

3. Technisches Büreau.

Pupke, Bau-Kondukteur und Büreau-Vorsteher;
Braun, Registrator;
Rohrbeck, Kalkulator;
Paul, Kalkulatur-Assistent;
Stentzel, Expedient.

9. Niederschlesische Zweigbahn (Hansdorf-Glogau).

Die Direktion besteht aus folgenden Mitgliedern:

Dr. Bail in Glogau, Vorsitzender;
v. Reder, Land- und Stadtgerichts-Direktor zu Sprottau;
Metzke, Justizrath zu Sagan;
Graf v. Logau und Altendorf, Rittergutsbesitzer auf Neuthan;
Lehfeldt, Banquier in Glogau.

Mitglieder des Verwaltungsraths sind:

Höppe, Kaufmann zu Sagan, Vorsitzender;
Hardenack, Major in Glogau;
Baller, Kommerzienr. zu Sprottau;
Germershausen, Kaufm. i. Glogau;
Roseno, Justizrath in Glogau;
Schaller, Syndikus zu Sagan;
Willmann, Kommerzienr. z. Sagan;
Müller, Kaufmann zu Sprottau;
v. Eckartsberg, Major a. D. und Rittergutsbesitz. auf Nieder-Zauche;
v. Niebelschütz, Rittergutsbesitzer auf Metschlau. —

10. Oberschlesische Eisenbahn (Breslau-Slupna).

Direktion und Ausschuß bilden den Verwaltungsrath.

Staats-Mitglied ist der Königliche Geh. Regierungs-Rath Dr. Abegg zu Breslau.

Mitglieder der Direktion sind:

v. Löbbecke, Geh. Kommerzienrath;
Schiller, Kommerzienrath;
Eichborn, Banquier;
Kraker, Kommerzienrath;
Kuh, Regierungs-Rath;
Reimann, Kaufmann;
Graf Gustav v. Saurma;
R. Weiß, Kaufmann.

Mitglieder des Ausschusses:

Nöldechen, Geh. Rath, Präses;
Becker, Stadtrath;
v. Langen, General-Major;
Franck, Banquier;
Heimann, desgl.;
Müller, Kaufmann;
Graf Moritz v. Saurma;
Scharff, Stadtrath;
Rosenbaum, Ober-Ingenieur der Bahn;
Lewald, Spezial-Direktor.

11. Krakau-Oberschlesische Bahn.

Bauausführende Direktoren in Breslau sind:

v. Löbbecke, Geh. Kommerzienrath;
Schiller, Kommerzienrath;
Reimann, Kaufmann.

Kontrolirende Direktoren in Krakau:

Johann Borchenek, Kaufmann;
Ludwig Hölzel, desgl.;
Vincenz Kirchmayer, Kaufmann;
Wolff, desgl.

Ein Verwaltungsrath wird erst nach Inbetriebsetzung der Bahn gewählt.

12. Wilhelms-Bahn (Kosel-Oderberg).

Mitglieder des Direktoriums sind:

Fürst Felix Lichnowsky, Präses;
Graf zu Limburg-Stirum;
Schwarz, Bürgermeister;
Bennecke, Rittmeister;
Cecola, Kaufmann;
Doms, desgl.;
Klapper, Justizrath;
Dr. Polko;
Reinhold, Land- und Stadtgerichts-Assessor;
Mens, Rittmeister.

Mitglieder des Ausschusses:
Speil, Senator;
Mühler, Hofrath;
Rumbaum, Ober-Landesgerichts-Salarien-Kassen-Rendant.

Königlicher Kommissarius ist: Landrath Wichura;
Ober-Ingenieur: Baumeister Hoffmann;
General-Sekretär: Meyer.

13. Brieg-Neiße.

Direktorium.

Mitglieder in Breslau.

v. Löbbecke, Geheimer Kommerzienrath, Vorsitzender;
Schiller, Kommerzienr. Stellvertr.;
Th. Reimann, Kaufmann.

Mitglieder in Neiße.

Friedenthal, Rittergutsbesitzer auf Giesmannsdorf;
v. Maubeuge, Landrath in Neiße;
Graf v. Reichenbach, Waltdorf.

Ausschuß.

Mitglieder in Breslau.

Nöldechen, Geheimer Regierungs-Rath, Vorsitzender;
v. Langen, General-Major.

Mitglieder in Neiße.

v. Adlersfeld, Bürgermeister, Stellvertreter des Vorsitzenden;
v. Pannwitz, Major in Neiße;
Graf v. Strachwitz auf Lassoth.

Oberbeamte.

Lewald, Spezial-Direktor;
Rosenbaum, Ober-Ingenieur;
Simon, Haupt-Rendant und Kassenvorsteher.

Bauausführender Beamter.

Spezial-Ingenieur: Lieutenant Hoffmann zu Brieg.

14. Breslau-Schweidnitz-Freiburg.

Mitglieder des Direktoriums sind:
Ruffer, Kommerzienrath;
Becker, Stadtrath;
Ruthardt, Buchhändler;
v. Heugel, Major;
Callinich, Stadtrath.

Mitglieder des Ausschusses:
Graf v. Burghauß, Vorsitzender;
Becker, Stadtrath;
Graf Moritz Saurma;
Graf v. Hochberg;
Eichborn, Banquier;
Gebauer, Direktor;
Baron v. Reibnitz, Regierungsr.;
Glock, Banquier;
v. Bennigsen, Major;
v. Wallenberg-Pachaly;
v. Rosenberg-Lipinski;
v. Uechtritz, Ober-Landesg.-Assessor.

Ober-Ingenieur der Bahn ist Cochius;

Königlicher Kommissarius der Bahn ist Ober-Regierungs-Rath Dr. v. Heyden.

15. Kottbus-Schwielochsee Bahn.

Mitglieder der Direktion sind:

Hübler, Rathsherr; Wilke, Ober-Landesgerichts-Assessor.
E. M. Cohn, Kaufmann;

Mitglieder des Verwaltungsraths:

F. S. Brückner, Kaufmann (Vorsitzender). J. G. Richter, Kaufmann; Gewiß, Vermessungsrevisor.

Die technische Bauleitung hat der Königliche Bau-Inspektor Fritsch übernommen.

16. Berlin-Stettin-Stargard.

Mitglieder des Direktoriums sind:

E. Ch. Witte, Kaufmann, Vorsitzd.; Fretzdorff, Kaufmann;
Kutscher, Prem.-Lieutenant a. D.; Dr. Rhades, Medizinal-Rath.
Schlutow, Konsul;

Mitglieder des Verwaltungsrathes:

Schillow, Konsul, Vorsitzender; J. Meister, Kaufmann;
Gottdammer, Konsul; Dr. Behm, Medizinal-Assessor;
v. Köller, Landrath auf Cantreck; Ebart, Banquier;
Lemonius, General-Konsul; Amberg, Kaufmann;
Wegner, Stadtrath; Cantian, Baurath zu Berlin.
Jobst, Banco-Direktor;

Sonstige Beamte:

Betriebs-Direktor Scabell, Königlicher Bau-Inspektor;
Bahnhof-Inspektor in Berlin: Hasselbach, Königl. Regierungs-Geometer;
Bahnhof-Inspektor in Bernau: Marwitz.
Bahnhof-Inspektor in Neustadt: Kohlhoff, Lieutenant a. D.;
Bahnhof-Inspektor in Angermünde: Koch;
Bahnhof-Inspektor in Passow: König, Königlicher Regierungs-Geometer;
Bahnhof-Insp. in Tantow: Holz; Maschinenmstr. i. Berlin: Rohrbeck;
Bahnh.-Insp. in Stettin: Simon; Wagenmstr. in Berlin: Böttcher.

17. Stargard-Posen.

Mitglieder der Direktion sind:

Masche, Geheimer Regierungs-Rath, Vorsitzender; Hartwich, Regierungs- u. Baurath, zugleich ausführender Baumeister;
Wegener, Stadtrath; Pitzschky, Stadt-Syndikus;
Fraissinet, Kaufmann; Emil Rahm, Kaufmann;
Wiesenthal, Banquier.

Mitglieder des Verwaltungsrathes:

Heegewaldt, Reg.-Rath in Stettin, Vorsitzender;
Müller, Oberlandger.-Rath in Stettin, Stellvertreter dess.;
Seiffert, Banquier in Berlin;
Odebrecht, Ldger-Dir. zu Berlin;
Krause, Kaufmann in Berlin;
Bachhusen, Kaufmann in Stettin;
Arnold, Kaufmann in Stettin;
Müller, Kaufmann in Stettin;
Abel, Kaufmann in Stargard;
Naumann, Bürgermstr. und Geh. Rath in Posen;
Bauer, Landrath in Gnesen;
Dr. Frhr. v. Reden in Berlin.

18. Thüringsche Eisenbahn (Halle-Gerstungen).

A. Mitglieder der Direktion.

a) Von den betreffenden Staats-Regierungen ernannt.

1) Graf v. Keller zu Erfurt, Königlicher Kammerherr, Vorsitzender und Königlich Preußischer Kommissarius;
2) Dr. Batsch daselbst, Großherzoglich Sächsischer Major, Großherzoglich Sächsischer Kommissarius;
3) Arzberger zu Gotha, Großherzoglich Sächsischer Regierungs- und Ober-Steuerrath, Herzoglich Sächsischer Kommissarius;

b) Vom Verwaltungsrathe gewählt.

4) Frhr. v. Groß zu Weimar, Großherz. Sächs. Kammerherr u. Geh. Finanzrath;
5) Herrmann zu Erfurt, Stadtrath;
6) Volcker zu Gotha, Kommerzienr.;
7) Schumann zu Erfurt, Königlich Preußischer Major a. D.

B. Mitglieder des Verwaltungsrathes.

1) 2) 3) Die sub A. 1, 2 und 3 aufgeführten Mitglieder der Direktion.
4) Wucherer zu Halle, Geheimer Kommerzienrath, Stadtrath und Rittmeister a. D.;
5) Jacob zu Halle, Kaufmann;
6) Nulandt zu Merseburg, Banq., u. Vorsteher d. Stadtverordneten;
7) Rasch zu Naumburg, Bürgermstr.;
8) v. Helldorf z. Weimar, Kammerherr und Landes-Direktionsrath;
9) Dr. Kieser zu Jena, Geheimer Hofrath und Professor;
10) Glenck zu Gotha, Bergrath;
11) Oschmann z. Gotha, Landschafts-Kassirer;
12) Heerwart zu Eisenach, Geh. Regierungs-Rath.

C. Syndikus der Gesellschaft.

Schmeißer zu Erfurt, Justiz-Kommissar und Notar.

D. Technische Oberbeamte.

1) Mons zu Erfurt, Ober-Ingen.;
2) Plange das., Stellvertr. desselb.;
3) Garcke zu Halle, Königl. Wegebaumeister;
4) Weishaupt zu Naumburg;
5) Dihm zu Weimar;
6) Streichhan zu Erfurt;
7) Roeder zu Gotha.
(4–7: Abtheil.-Ingen.)

E. Kassenbeamte.

Saal zu Erfurt, Rendant der Haupt-Kasse.

F.

Brandt zu Erfurt, Maschinenmeister.

19. Köln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn (Haueda-Lippstadt).

Mitglieder der Direktion sind:

Ebmeier, Oberlandesgerichts-Vice-Präsident;
Delius, Oberlandesgerichts-Rath;
Mantell, Lieutenant a. D.;
Risse, Amtsrath;
A. Paderstein, Banquier.

Mitglieder des Verwaltungsraths.

Schulenburg, Bürgermstr. z. Soest;
von u. zu Brenken z. Erpernburg;
Graf v. Sierstorpff zu Driburg;
Wiederhold, Amtm. z. Peckelsheim;
zur Helle, Kaufmann zu Lippstadt;
Engelbrecht, Ober-Amtmann zu Dahlheim;
Mekus, Oberlandesgerichts-Assess.;
Kolling, Kaufmann;
Brandis, Stadt-Direktor;
Hesse, Kaufmann;
Ferrari, desgl.;
Dankelmann, Forstmeister.

20. Köln-Minden.

Mitglieder der Direktion.

v. Wittgenstein, Stadtrath z. Köln, Präsident;
v. Moeller, Landrath z. Köln, Kgl. Kommissarius;
W. Joest zu Köln;
G. Heuser, zu Köln;
D. Oppenheim, das.;
Arndts, Geheimer Regierungsrath zu Düsseldorf;
Windscheid, Direktor das.

Mitglieder des Verwaltungsrathes.

L. Camphausen, Kommerzienrath z. Köln, Präsident;
Schnitzler zu Köln, Vice-Präsident;
Steinberger, Ober-Bürgermeister, Geh. Regierungs-Rath das.;
T. L. Rautenstrauch „
C. Joest sen. „
H. Ziegler, „
S. Oppenheim, „
Ph. Engels, Stadtrath „
Jos. Du Mont „ „
Seydlitz, Stadtrath zu Köln;
Baum, Kommerzienr. zu Düsseldorf;
v. Fuchsius, Ober-Bürgermstr. das.;
v. Sybel, Geh. Regierungsr. „
C. Blanckarts „
A. Sartorius „
Leiden, Stadtrath zu Köln;
Diergardt, Geh. Kommerzienrath zu Viersen;
Böninger, Kommerzienrath zu Düsseldorf.

Oberbeamte.

König, Regierungs- und Baurath, technischer Dirigent;
Kühlwetter, Regierungs-Assessor zu Köln, Spezial-Direktor;
Leopold zu Köln, Betriebs-Direktor u. stellvertretender technischer Dirigent.

21. Bergisch-Märkische (Elberfeld-Witten-Dortmund).

Die Direktion besteht aus folgenden Mitgliedern:

v. Mirbach, Regierungsrath, Königl. Kommissar und Vorsitzender;
v. Carnap, Oberbürgermeister aus Elberfeld;
Egen, Direktor aus Elberfeld;
Servaes, Justizrath das.;
Riotte, Landesgerichts-Assessor, Spezial-Direktor das.

Mitglieder des Verwaltungsrathes sind:

v. d. Heydt, Kommerzienrath aus Elberfeld, Präsident;
v. Vincke, Landrath aus Hagen;
Friedr. v. Eynern jun. aus Barmen;
Wilckhaus, Bürgermeister das.;
Hecker, Handelskammer-Präsident aus Elberfeld;
Albert Wever aus Elberfeld;
Feldmann-Simons, Kommerzienrath aus Elberfeld;
Köster, Just.-Kommiss. aus Schwelm;
Meckel, Kommerzienr. aus Elberfeld;
Friedrich Harkort aus Hombruch;
Friedrich Engels aus Barmen;
Blank-Hauptmann das.

22. Düsseldorf-Elberfeld.

Mitglieder des Verwaltungsrathes.

v. Sybel, Geh. Regierungsrath zu Düsseldorf, Präsident;
Gr. v. Spee, Königl. Kammerherr zu Düsseldorf;
Baum, Kommerzienrath das.;
v. Fuchsius, Oberbürgermeister das.;
Blankarts, Kaufmann "
Felderhoff, Baurath "
E. Eller, Kaufmann zu Elberfeld;
C. F. v. Carnap, Rentier das.;
Pfeiffer, Kaufmann zu Düsseldorf;
Melbeck, Rentier " "
v. Voß, Landgerichts-Präsident das.;
Kapff, Rentier " "
Hoffmann, Landgerichts-Präsident zu Elberfeld, Vice-Präsident;
Frische, Kaufmann das.;
Wittenstein jun., Kommerzienrath zu Barmen.

Mitglieder der Direktion.

Kühlwetter, Staatsprokurator a. D. zu Düsseldorf, Direktor;
Quest, Steuerrath daselbst, Direktorialrath;
Schnarr, Regierungs-Sekretär und Hauptmann das., Direktorialrath;
Schnitzler, Bau-Unternehmer das., stellvertretendes Mitglied.

Oberbeamte.

Calebow, Baukond. zu Düsseldorf; Lausmann, Maschinenmeister das.; Foersch, Güter-Inspizient ebendas.; Ochsen, Kontroleur zu Düsseldorf; Vogel, Stations-Insp. zu Elberfeld; Heyer, Bahnmeister zu Erkrath.

23. Prinz-Wilhelms-Bahn (Steele-Vohwinkel).

Die Direktion besteht aus folgenden Mitgliedern:

Friedrich Meyberg aus Langenberg, Spezial-Direktor; Schmölder, Notar aus Langenberg; Wolters, Rendant aus Düsseldorf.

Mitglieder des Verwaltungsrathes sind:

Schnitzler, Kommerzienr. aus Köln; Wiesmann aus Essen; E. Blankarts aus Düsseldorf; E. Kayser aus Barmen; F. Wittenstein aus Barmen; H. Meyberg sen. aus Langenberg; E. G. Schreiner aus Düsseldorf.

24. Hamm-Münster.

Der die Leitung der Geschäfte versehende Verwaltungsrath besteht aus folgenden 15 Mitgliedern:

Hüffer, Oberbürgermstr., Vorsitzd.; v. Forckenbeck, Geh. Regierungsr.; Fr. Theissing, Banquier; v. Olfers, Stadtrath; Rüdiger, Ober-Regierungsrath; v. Pfuel, General; Welter, Ober-Landesgerichts-Rath; Niedick, Banquier; H. Gerbaulet, Kaufmann; Osthoff, desgl.;

(sämmtlich in Münster wohnhaft)

Timmermann, Fabrikant in Rheine; Mayer, Domainenrath in Hamm; Heintzmann, Justizrath das.; Wundermann, Gutsbes. in Hamm; Heedenkamp, Oberlehrer das.

25. Niederrheinische Bahn (Oberhausen-Wesel-Emmerich-Arnheim).

Mitglieder des Komités sind:

L. Bischoff, Professor; L. Rigaud, Kaufmann; v. Gillhausen, Gerichtsrath; Luck, Bürgermeister; G. Luyken, Kaufmann; B. Müller, Handelskammer-Präsid.;

(sämmtlich zu Wesel)

Lensing, Canonicus; Lancelle, Justizrath; C. R. Smith, Kaufmann; H. S. Minderop, Kaufmann; B. Heydemann, desgl.; Franken, Gymnasial-Rendant;

(sämmtlich zu Emmerich).

26. Westliche Verbindungsbahn (Düsseldorf-Gladbach-Aachen).

Dach, Regierungsrath in Düsseldorf;
Sartorius " ";
E. E. Trinckaus " ";
Fr. Otto Dilthey in Rheydt;
Carl Busch in Gladbach;
Heinrich Thywissen in Neuß;
N. E. Strom in Aachen;
B. Suermondt das.;
Hansemann das.

Repräsentanten.

Heinrich Nellessen in Aachen, Präsident;
Coninx, Notar in Düsseldorf, Vice-Präsident;
Joseph Wergifosse in Düren;
Friedrichs, Justizrath in Düsseldorf;
Diergardt, Geh. Kommerzienrath in Viersen;
Franz Josten in Neuß;
F. Aldenhoven in Zons;
F. A. Deust in Düsseldorf;
Fr. Englert in Eschweiler;
Croon, Kommerzienrath in Gladbach;
Gormanns, Notar in Erkelenz;
Friedrich Lochner in Burtscheid;
J. A. Bischof in Aachen;
Wilhelm Peltzer in Rheydt;
Bölling, Handelskammer-Präsident in Aachen.

27. Ruhrort-Krefeld-Kreis-Gladbach.

Der Verwaltungsrath der Gesellschaft besteht aus folgenden Mitgliedern:

Leysner, Landrath in Krefeld;
F. v. Rigal das.;
Hugo Haniel in Ruhrort;
Johann Haniel das.;
Fr. Klewitz in Krefeld;
Wm. Wiesmann das.;
W. de Greidt das.;
v. Beckerath das.

28. Rheinische Eisenbahn (Köln-Aachen-Belgische Grenze).

Regierungs-Präsident Freiherr v. Bonin zu Köln, Königlicher Kommissarius.

I. Mitglieder der Direktion.

1) G. Mevissen zu Köln, Präsident;
2) O. Oppenheim zu Köln;
3) G. F. Esch das.;
4) J. J. Fellinger zu Aachen;
5) Freiherr v. Geyr zu Aachen;
6) v. Richardson, Oberstlieutenant daselbst.

II. Mitglieder des Administrations-Rathes.

1) Steinberger, Geh. Regierungsrath u. Oberbürgermstr. zu Köln, Präsident;
2) Fischer, Landrentmeister das.;
3) D. Leiden zu Köln;
4) Ph. Engels zu Köln;
5) J. Nierstraß " ";
6) v. Ammern, Steuerrath das.;
7) Rautenstrauch " ";
8) H. Ziegler " ";

9) Wilhelm Joest zu Köln;
10) Emundts, Geh. Regierungsr. und Oberbürgermeister zu Aachen, Vice-Präsident;
11) Ritz, Regierungsrath das.;
12) J. E. Dahmen „
13) C. Nellessen-Cellator, Bürgermeister das.;
14) Dr. Monheim das.;
15) Zur Helle, Kommerzienr. das.;
16) Pelzer, Landgerichts-Rath zu Aachen;
17) van Gülpen, Präsid. z. Aachen;
18) J. H. Kesselkaul zu Aachen;
19) Krey, Hofrath „ „
20) Kehrmann, Präsid. in Koblenz;
21) G. Marx in Bonn;
22) Sternickel in Eupen;
23) Schöller, Kommerzienrath in Düren;
24) Freih. v. Karnap z. Bornheim;
25) H. v. Beckerath zu Krefeld.
26) Graf Hompesch auf Nurich;
27) v. Sybel, Geh. Regier.-Rath aus Düsseldorf.

III. Oberbeamte.

Hauchecorne zu Köln, Spezial-Direktor;
Hirte zu Aachen, Spezial-Direktor-Substitut.

29. Bonn-Köln.

A. Direktion.

J. C. Jung, Rentier und Stadtrath in Bonn, Präsident;
F. Mülhens, Gutsbesitzer auf der Sternenburg bei Bonn, Vice-Präsident;
J. H. Degen, Kaufmann und Stadtrath in Bonn, Direktor;
J. Du Mont, Eigenthümer d. Kölner Zeitung u. Buchhändler i. Köln, Dir.;
H. Sonoré, Ingenieur, Hauptmann a. D. in Köln, Direktor;
S. Cahn, Banquier in Bonn, Stellvertreter;
F. Hagen, Kaufmann in Köln, Stellvertreter;
J. Heimann, Kaufmann in Bonn, Stellvertreter;
C. Boissirée, Kaufmann in Köln, Stellvertreter;
P. Leven, Kaufmann in Köln, Stellvertreter;
R. Krause, Lieutenant a. D. in Bonn, Subdirektor.

B. Verwaltungsrath.

v. Groote, Kanzler i. Köln, Präsid.;
v. Dechen, Berghauptmann in Bonn, Vize-Präsident;
H. Cahn, Banquier und Stadtrath in Bonn, Verwaltungsrath;
L. Camphausen, Handelskammer-Präsident und Stadtrath in Köln, Verwaltungsrath;
F. Giesler, Gutsbesitzer auf Falkenlust bei Brühl, Verwaltungsrath;
M. Jaeger, Hüttenbesitzer in Bonn, Verwaltungsrath;
F. U. Kyll, Justizrath und Advokat-Anwalt in Köln, desgl.;
J. Lamberz, Justizrath und Stadtrath in Bonn, desgl.;
A. Lautz, Landger.-R. i. Köln, desgl.;
P. Mehlem, Kaufmann i. Bonn, dgl.;
P. Mülhens, „ „ Köln, „
J. Neumann, Rentier „ Bonn, „

J. Noeggerath, Geh. Ober-Bergr., und Stadtrath in Bonn, desgl.;
H. Stahl, Rentier in Bonn, desgl.;
A. Steinberger, Geh. Regierungsr. u. Oberbürgermeister i. Köln, desgl.;
C. Weber, Buchhändler i. Bonn, dgl.;
J. P. Weyer, Baumstr. i. Köln, dgl.;
H. v. Wittgenstein, Rentner und Stadtrath in Köln, desgleichen.

III. Königreich Sachsen, Anhaltische und Sächsische Herzogthümer.

Die Aufsicht über sämmtliche Eisenbahnen im Königreiche führt das K. Ministerium des Innern, unter dessen unmittelbaren Leitung auch der Bau der Sächsisch-Böhmischen Eisenbahn auf Staatskosten begonnen hat.

Technischer Referent im Ministerio: Geh. Baurath Major Kuntze.

1. Leipzig-Dresden.

A. Direktorium.

Gustav Harkort, Ritter etc., Vorsitzd.;
Adv. Wilhelm Einert, Stellvertreter des Vorsitzenden;
Prof. Dr. O. L. Erdmann, Direktor;
Consul C. Hirzel-Lampe, "
G. L. Preußer, "
Dr. Wilh. Crusius, Ritter etc., stellvertretender Direktor.
U. Dufour-Feronce, desgl.;
Stadtrath Fr. Fleischer, "
G. Halberstadt, "
C. Lampe, "
Friedrich Busse, Bevollmächtigter.

B. Ausschuß.

Aug. Olearius, Vorsitzender;
Stadtrath Dr. Rob. Vollsack, dessen Stellvertreter;
Edmund Becker;
P. M. Beckmann, Handlungsdep.;
Prof. Dr. Braune;
Friedrich Brockhaus;
General-Consul Claus;
Prof. Dindorf;
Ober-Steuer-Procurator Eisenstuck, Ritter etc. in Dresden;
Ludwig Gelbke;
Baudirektor Geutebrück;
Geh. Justizrath, Bürgermeister Dr. Groß, Comthur etc., Ritter etc.;
Ordinarius Domh. Dr. Günther, Comthur etc., Ritter etc.;
Dr. Herm. Haertel;
Friedrich Harck, Handlungsdeput.;
Bürgermeister Dr. Hübler in Dresd.;
Adv. Otto Koch;
Ober-Steuer-Inspektor, Hauptmann v. Loeben in Görlitz;
Kramermeister Lorenz;
Stadtrath L. Meisel in Dresden;
N. J. Salomon;
Dr. Schmidel;
Kramermeister Schmidt, Ritter etc.;
J. U. Schönkopff;
Major Simon in Dresden;
Stadtrath Stavenhagen das.;
Polizei-Direkt. Stengel, Ritter etc.;
Mor. Weickert;
Otto Wigand;
Wünning, Handlungsdeputirter.

C. Betriebs-Beamte.

Station Leipzig:

Nagel, Maschinenmeister;
Kroß, Ingenieur;
Kunde, Oberaufseher;
Salomon, Einnehmer für ankommende Güter;
Grübel, Einnehmer für abgehende Güter;
Schumann, Billeteur.

Station Wurzen:

Reiter, Oberaufseher, Billeteur und Güterexpedient.

Station Luppa Dahlen:

Schubert, Oberaufseher, Billeteur und Güterexpedient.

Station Oschatz:

Krah, Oberaufseher, Billeteur und Güterexpedient.

Station Riesa:

Schneider, Ingenieur;
Dachsel, Oberaufseher;
Sergel, Billeteur und Güterexped.

Station Pristewitz:

Götze, Oberaufseher, Billeteur und Güterexpedient.

Station Niederau:

Heise, Oberaufseher, Billeteur und Güterexpedient.

Station Dresden:

Buchler, Geschäftsführer;
Poege, Ingenieur;
Heise, Oberaufseher;
Röser, Einnehmer für ankommende Güter;
Weißenborn, Einn. f. abgeh. Güter;
Mißbach, Billeteur.

Geßler in Leipzig, Kontrolleur.

2. Sächsisch-Baierische Eisenbahn.

A. Direktorium.

Hofrath Dr. G. Hoffmann, Vorsitzender und zugleich Vertreter der bei dem Unternehmen betheiligten Sachsen-Altenburgischen Staatsregierung;
Regierungsrath Freiherr v. Friesen, Vertreter der Königlich Sächsischen Staatsregierung;
Banquier W. Seyfferth, Stellvertreter des Vorsitzenden;
Kaufmann W. Apel;
Professor W. Dindorf;
Professor G. Hanssen, Stellvertreter der drei letzten vom Ausschuß erwählten Direktoren.

F. A. Dorn, Bevollmächtigter des Direktorii.

B. Gesellschafts-Ausschuß.

Kramermeister Poppe, Vorsitzender;
Polizei-Direktor Stengel, Stellvertreter des Vorsitzenden;
Adv. Brunner;
Banquier E. Becker;
General-Consul Clauß, Ritter;

Professor Erdmann;
Stadtrath Fleischer;
Baudirektor Geutebrück;
Bürgermeister, Geh. Justizrath Dr. Groß, Comthur und Ritter ꝛc.;
Handlungs-Deputirter Gustav Harkort, Ritter;
Kaufmann A. Olearius;
Criminalrichter Rothe;
Buchhändler Reimer;
Banquier H. W. Schmidt, Ritter;
Kaufmann E. Weber;

(sämmtlich in Leipzig)

Kammerherr v. Arnim auf Planitz;
Kammerherr H. B. v. Bodenhausen auf Burgchemnitz;
Oberbürgermstr. Hempel i. Altenburg;
Regierungsrath v. Hake in Chemnitz;
Finanzrath Lingke in Altenburg;
Staatsminister v. Lindenau, Excellenz, Großkreuz ꝛc. in Altenburg;
Regierungsrath Schuderoff, Ritter in Altenburg;
Lieutenant Stockmann auf Zöpen *).

Ober-Ingenieur.

Rob. Wilke, Königlich Sächsischer Ingenieur-Hauptmann.

3. Sächsisch-Schlesische Eisenbahn.

A. Direktorium.

C. L. Schill, Regierungsrath;
v. Gablenz, Baron auf Kittlitz und Unwürde;
Franz Uetcke, Kaufmann;
Eduard Uhlich, "

(Sämmtlich zu Dresden).

B. Gesellschafts-Ausschuß.

v. Thielau, Landesältester, Vorsitzd.;
Heydemann, Spaarkassendirektor in Bautzen, dessen Stellvertreter;
v. Reutter, Hauptm. in Bautzen;
Starke, Bürgermeister das.;
Frommelt, Kaufmann "
Zwiefel, Stadtrath "
Lehmann, Advokat "
Rittergutsb. Schmalz auf Glossen;
Kölbing, Kaufmann in Herrnhut;
Gätzschmann, Kaufmann in Zittau;
Poppe, Bankdirektor in Leipzig;
Landesbestallter Dr. v. Mayer auf Lieska;
Friedrich, Bürgermeister in Löbau;
Schütz, Rittergutsbsitz. auf Schweta, — in Dresden; —
Herrmann, Tuchfabrikant in Bischofswerda;
Echtermeyer, Kaufm. in Dresden;
Fischer, Münzmeister das.;
Nitzschner, Elbschifffahrtsprokureur daselbst.

Die ersten Beamten sind:

1) die beiden Ober-Ingenieure Krausch und Preßler;
2) der Bevollmächtigte Roder.

---

*) Die 21ste Stelle ist gegenwärtig vakant.

4. Chemnitz-Riesaer Eisenbahn.

A. Direktorium.

Otto v. Hake, Regierungsrath, Vorsitzender;
Bernhard Eisenstuck, Fabrikant, Stellvertreter desselben;
Adolph Wex, Kaufmann;
Richard v. Stern, Advokat;
Carl Moritz Riedig, Kaufmann.

B. Ausschuß.

Christian Friedrich Wehner, Bürgermeister in Chemnitz, Vorsitzd.;
Magnus Ottomar Kölz, Advokat, Stellvertreter desselben;
August Richter, Kaufmann;
Ernst Moritz Müller, Stadtrath;
Adolph Hecker, Kaufmann;
Franz Xaver Rewitzer, Webermstr.;
Eisenstuck, Ober-Steuer-Prokurator in Dresden;
Carl Schwabe, Bürgerm. i. Döbeln;
Johann August Scheibner, Bürgermeister in Annaberg;
Eduard Lohse, Kaufm. i. Chemnitz;
Carl Gottlob Franke, Tischlmst. das.;
Louis Benndorf, Kaufmann ;
Moritz Eisenstuck, Kaufmann ;
Curt Robert, Freih. v. Welck, Amtshauptmann auf und zu Riesa;
Carl Ferdinand Köthen, Kaufmann in Chemnitz;
Prof. Dr. Julius Ambrosius Hülße, Dir. der Königl. Gewerbeschule.

5. Löbau-Zittauer Eisenbahn.

A. Direktorium.

v. Nostitz Drzewiecki, Ober-Zoll-Inspektor, Vorsitzender;
Exner, Kaufmann, Stellvertreter desselben;
Helfft, Kaufmann. (Sämmtlich in Zittau).

B. Ausschuß.

Just, Bürgermeister in Zittau, Vorsitzender;
Auster, Stadtgerichtsrath das., Vizevorstand;
Groß, Kaufmann das.;
Schulz, " ";
Püttner, " ";
Just, Stifts-Syndikus das.;
Weidisch, Ober-Stadtschreiber das.;
Püschel, Stadtrath ";
Becker, Knopfmachermeister ";
Burghausen, Kupferschmidmst. ";
v. Nostitz-Drzewiecki Rittmeister auf Wendisch-Paulsdorf;
v. Kyaw auf Hainewalde;
Friedrich, Bürgermeister in Löbau;
Hennig, Kaufmann u. Stadtr. das.;
v. Beschwitz, Ober-Lieutenant auf Groß-Schweidnitz;
Schneider, Oekonomie-Inspektor in Reibersdorf;
Gühler, Rittergutspachter in Ullersdorf;
Kölbing, Kaufmann in Herrnhut.

C. Ober-Beamte.

Hallbauer, Bevollmächtigter;
Rachel, Ober-Ingenieur;
Tauberth, Maschinenmeister und Sektions-Ingenieur;
Hempel, Architekt.

(Sämmtlich in Zittau).

6. Köthen-Bernburger Eisenbahn.

A. Direktorium.

Mitglieder.

C. Böttger, Oberamtm. z. Cöthen, Vorsitzender;
J. Friedheim, Kaufmann daselbst, Stellvertreter desselben;
O. Jannasch, Kaufm. zu Bernburg;
J. Steinthal, Kaufm. zu Berlin;
Heß, Bau-Inspektor und Ober-Ingenieur der Potsdam-Magdeburger Eisenbahn zu Potsdam;

Stellvertreter.

Albert, Inspektor in Wülknitz bei Cöthen;
A. J. Jakobi, Banquier zu Berlin.

B. Ausschuß.

Henoch, Banquier;
Geppert, Justizrath;
A. Liebert, Banquier;
J. Hirschfeld, Banquier;
B. Liebermann, Kaufmann;
J. G. Lubow, Kaufmann;
Martin Meyer, Banquier;
H. Keibel, Stadtrath;
Louis Saling, Banquier.
(sämmtlich in Berlin).

Ferner die, von den Herzoglich Anhaltischen Gouvernements designirten Mitglieder:
Hempel, Herzoglich Bernburgischer Kammerrath zu Bernburg und
Pötsch, Herzoglich Cöthenscher Kammerrath zu Cöthen.

7. Altenburg-Geraer Eisenbahn.

Komité.

Schuderoff, Regierungsr., Vorsitzd.;
Böttner, Finanzrath;
Dörstling, Banquier;
Hempel, Oberbürgermeister und Polizeidirektor;
Kanold, Regierungssekretär;
Lange, Professor;
Lingke, Finanzrath und Banquier;
Schilling, Kaufmann;
Carl Schlippe, "
Dr. Schlippe, "
Dr. Schmid, Justizr. und Hofadv.

IV. Königreich Baiern.

1. Staatseisenbahnen.

Die Leitung der gesammten baierischen Staats-Eisenbahnbauten war anfänglich den Ingenieuren Pauli und Denis übertragen und zwar unter dem Direktorium des Geheimen Oberbau-Direktors L. v. Klenze. Letzterer schied jedoch aus dieser Stellung aus, und da Herr Denis sich mit Herrn Pauli über gewisse Prinzipien beim Eisenbahnbau, namentlich über die anzuwendenden Steigungen und Krümmungen und die davon abhängende Hauptrichtung nicht vereinigen konnte, so trat auch er ab.

Es wurde hierauf unterm 1. Juni 1841. zur Ausführung und technischen Ausstattung aller baierischen Staatseisenbahnen eine Zentral-Behörde mit der Bezeichnung „Eisenbahn-Bau-Kommission" eingerichtet, welche dem Ministerium des Innern untergeordnet und ihren Sitz in Nürnberg erhielt.

Die Mitglieder der Eisenbahnbau-Kommission, so wie die derselben untergeordneten Behörden sind folgende:

I. Eisenbahnbau-Kommission.

(Sitz in Nürnberg)

Vorstände:

1) Technischer Vorstand.

Friedrich August Pauli, Kgl. Regierungs- und Kreis-Baurath, Ritter des Verdienst-Ordens vom heil. Michael.

2) Administrativer Vorstand.

Bonaventura Franz Joseph Dürig, Direktor der General-Verwaltung der Kgl. baier. Eisenbahnen, Ritter des Verdienst-Ordens vom heil. Michael, Inhaber der goldnen Med. des Verdienst-Ordens der bair. Krone.

Ober-Ingenieure.

Hermann Schritter, Kgl. Bezirks-Ingenieur für die Bahnabtheilung von Augsburg bis Nürnberg;
Karl Ruland, Kgl. Salinenbaubeamter für die Bahnabtheilung von Augsburg bis Lindau und für den Ausbau der München-Augsburger Bahn;
Karl Dyck, Kgl. Bezirks-Ingenieur für die Bahnabtheilung von Nürnberg bis Hof und für die Westbahn.

Architekt.

Eduard Rüber, Kgl. Civilbau-Inspektor.

Exponirtes architektonisches Büreau in München.

Gottfried Neureuther, Kgl. Baukondukteur;
Fr. Bürklein, Kgl. Baukond. mit 6 Zeichn., 1 Schreiber u. 1 Büreaudien.

Administrative Kommissäre.

Friedr. Martin, Kgl. Ministerial-Sekr. I. Klasse im Ministerium d. Innern, zugleich Stellvertr. d. administrativen Vorstandes in Verhinderungsfällen;
Christoph Krick, Kgl. g. Landgerichts-Assessor;
Karl Michael Hellmuth, Kgl. Landgerichts-Assessor.

Stellvertreter des administrativen Vorstandes für das Grunderwerbungs-Geschäft.

Rudolph Culemann, Appellations-Gerichts-Akzessist;
Wilhelm Hammer, desgl.;
Joseph Breidenbach, Rechtspraktikant.

Haupt-Kasse.

Hauptkassier Ludwig Haag, Kgl. Zoll-Rechnungs-Kommissär;
Kontrolleur Heinrich John, Kgl. Haupt-Zollamts-Assistent;
Offiziant Wilhelm Herrmann;
" Carl Eckart.

Buchhaltung.

Buchhalter Joh. Paukner;
" Joh. Heinr. Ochs;
" Gg. Andr. Utz und 4 Buchhaltungsgehilfen.

Magazin- und Material-Verwaltung.

Gottlieb Wiemer, Magazins- und Material-Verwalter mit 3 Gehilfen und 1 Packer.

Sekretariat, Registratur und Kanzlei.

Hieronimus Hagler, Büreau-Sekretär;
Nepomuk Goßinger, expedirender Sekretär;
1 Registratur-Gehilfe, 1 Sekretariats-Gehilfe, 6 Kanzlei-Gehilfen, 1 Aktenhefter, 1 Hausmeister, 2 Büreaudiener, 1 Bote.

II. Untergeordnete Behörden.

A. Wagenbau- und Werkstätte-Verwaltung.

Vorstände.

Ludwig Werder, Maschinenmeister;
Gerhard Cullmann, Oekonomie-Verwalter und Cassier.

Werkmeister.

Bernh. Zech, Werkmstr. für d. Schmiede, Schlosser, Dreher u. Mechaniker;
Carl Bang, Werkmeister für die Modell- und gewöhnlichen Schreiner.

Wagner.

Johann Beck, Werkmeister für die Sattler, Lackirer und Anstreicher.

Technische Verwaltung.

Johann Brunner, Mechaniker, als Gehilfe des Maschinenmeisters, 1 Zeichner, 1 Schreiber.

Vorarbeiter.

1 Vorarbeiter für die Schmiede,
1 Vorarbeiter für die Mechaniker, Dreher und Schlosser.

Verwaltendes Personal.

Bernhard Vogtmann Kassen-Kontroleur und Zahlmeister;
Adolph Herrmann, Buchhalter;
2 Buchführer und Calkulatoren für die beiden Hauptabtheilungen mit 2 Schreibern und 2 Listenführern.

Magazin.

Karl König, Verwalter sämmtlicher Magazine mit 2 Magazins-Gehilfen 1 Aufseher im Holzmagazin, 1 Hausmeister, 1 Portier.

B. Bau-Sektionen.

I. Ludwigs-Süd-Nord-Bahn.

a) Abtheilung von Lindau bis Augsburg.

1. Sektion Lindau.

Sektions-Ingenieur: Ludwig Fries mit 5 technischen Gehilfen und Hilfsarbeitern.

Rechnungsführer: R. O. Lindner mit 1 Gehilfen, 2 Schreibern, 1 Diener;
Filialkasse: das Kgl. Rentamt Lindau.

2. Sektion Immenstadt (bereits im Bau).

Sektions-Ingenieur: Friedrich v. Loeßl mit 4 technischen Gehilfen und Hilfsarbeitern;

Rechnungsführer: Leonhard Mayer mit 1 Gehilfen, 2 Schreibern und 1 Diener;

Filialkasse: das Kgl. Rentamt Immenstadt.

3. Sektion Kempten.

Sektions-Ingenieur: Mathias Strauß mit 4 technischen Gehilfen und Hilfsarbeitern;

Rechnungsführer: Paul Holzmann mit 1 Gehilfen, 2 Schreibern und 1 Diener;

Filialkasse: das Kgl. Rentamt Kempten.

4. Sektion Kaufbeuern (bereits im Bau).

Sektions-Ingenieur: Georg Adam Geiger mit 7 technischen Gehilfen, Hilfsarbeitern und Aufsehern;

Rechnungsführer: Joh. Pitroff mit 1 Gehilfen, 2 Schreibern und Diener;

Filialkasse: das Kgl. Rentamt Kaufbeuern.

5. Sektion Schwabmünchen (bereits im Bau).

Sektions-Ingenieur: Heinrich Helmstätter mit 7 technischen Gehilfen, Hilfsarbeitern und Aufsehern;

Rechnungsführer: Joh. Güllich mit 1 Gehilfen, 2 Schreibern und 1 Diener;

Filialkasse: das Kgl. Rentamt Schwabmünchen.

6. Sektion Augsburg (bereits im Bau).

Sektions-Ingenieur: Johann Thenn mit 10 technischen Gehilfen, Hilfsarbeitern und Aufsehern;

Rechnungsführer: Anton Maurer mit 2 Gehilfen, 2 Schreibern und 1 Diener;

Filialkassen: die Kgl. Rentämter Augsburg und Göggingen, erstere für Augsburg-Nürnberg, letztere für Lindau-Augsburg.

b) Abtheilung von Augsburg bis Nürnberg.

ad 6. die obige Sektion Augsburg.

7. Sektion Meitingen (nur noch für die Bahnreparaturen).

Sektions-Ingenieur: Klemens Feigele;
Filialkasse: das Kgl. Rentamt Wertingen.

8. Sektion Donauwörth (bereits im Bau).

Sektions-Ingenieur: Joh. Erhardt Hohenner mit 10 technischen Gehilfen, Hilfsarbeitern und Aufsehern;
Rechnungsführer: Adam Rösch mit 2 Gehilfen, 2 Schreibern, 1 Diener;
Filialkasse: das Kgl. Rentamt Donauwörth.

9. Sektion Nördlingen (bereits im Bau).

Sektions-Ingenieur: Gustav Mayer;
Ständiger Ingenieur: Praktikant Paul Degmair mit 4 technischen Gehilfen und Hilfsarbeitern;
Rechnungsführer: Johann Conrad Meyer mit 1 Gehilfen, 2 Schreibern, 1 Diener;
Filialkasse: das Kgl. Rentamt Nördlingen.

10. Sektion Gunzenhausen (bereits im Bau).

Sektions-Ingenieur: Franz Müller mit 9 technischen Gehilfen, Hilfsarbeitern und Aufsehern;
Rechnungsführer: Jakob Götz mit 1 Gehilfen, 2 Schreibern und 1 Diener;
Filialkasse: das Kgl. Rentamt Gunzenhausen.

11. Sektion Roth (bereits im Bau).

Sektions-Ingenieur: Freih. v. Peehmann mit 7 technischen Gehilfen, Hilfsarbeitern und Aufsehern;
Rechnungsführer: Adam Büchler mit 1 Gehilfen, 2 Schreibern und 1 Diener;
Filialkasse: das Kgl. Rentamt Spalt.

12. Sektion Schwabach (bereits im Bau).

Sektions-Ingenieur: Alphons Kohler mit 12 technischen Gehilfen, Hilfsarbeitern und Aufsehern;
Rechnungsführer: Joh. Zäuner mit 1 Gehilfen, 2 Schreibern und 1 Diener;
Filialkasse: das Kgl. Rentamt Schwabach.

13. Sektion Nürnberg (bereits im Bau).

Sektions-Ingenieur: Alphons Dambrunn;
Ständiger Baupraktikant für die Hochbauten: Joseph Tanera mit 6 technischen Gehilfen, Hilfsarbeitern und Aufsehern;
Rechnungsführer: Carl Strobel mit 1 Gehilfen, 2 Schreibern und 1 Diener;
Filialkassen: die Kgl. Rentämter Nürnberg und Erlangen.

c) Abtheilung von Nürnberg bis Hof.

ad 13. obige Sektion Nürnberg.

14. Sektion Bamberg (bereits im Bau).

Sektions-Ingenieur: Nikolaus Höcht mit 11 technischen Gehilfen, Hilfsarbeitern und Aufsehern;
Rechnungsführer: Fedor Herbst mit 1 Gehilfen, 2 Schreibern und 1 Diener;
Filialkasse: das Kgl. Salzamt Bamberg.

15. Sektion Lichtenfels (bereits im Bau).

Sektions-Ingenieur: Heinrich Balbier mit 6 technischen Gehilfen, Hilfsarbeitern und Aufsehern;
Rechnungsführer: Johann Georg Durst mit 1 Gehilfen, 2 Schreibern und 1 Diener;
Filialkasse: das Kgl. Rentamt Lichtenfels.

16. Sektion Kulmbach (bereits im Bau).

Sektions-Ingenieur: Michael Naegele mit 8 technischen Gehilfen, Hilfsarbeitern und Aufsehern;
Rechnungsführer: Friedr. Alt mit 1 Gehilfen, 2 Schreibern und 1 Diener;
Filialkasse: Kgl. Rentamt Kulmbach.

17. Sektion Münchberg (bereits im Bau).

Sektions-Ingenieur: Albert v. Lucas mit 8 technischen Gehilfen, Hilfsarbeitern und Aufsehern;
Rechnungsführer: Joh. Sebast. Philipp Weiß mit 1 Gehilfen, 2 Schreibern und 1 Diener;
Filialkasse: das Kgl. Rentamt Münchberg.

18. Sektion Hof (bereits im Bau).

Sektions-Ingenieur: Heinrich Gulden mit 10 technischen Gehilfen, Hilfsarbeitern und Aufsehern;
Rechnungsführer: Herrmann Müller mit 1 Gehilfen, 2 Schreibern und 1 Diener;
Filialkasse: das Kgl. Rentamt Hof.

II. Ludwigs-West-Bahn.

ad 14. obige Sektion Bamberg.

19. Sektion Haßfurt.

Sektions-Ingenieur: Alexander Krafft mit 3 technischen Gehilfen und Hilfsarbeitern;
Rechnungsführer: Heinrich Kaefferlein mit 1 Gehilfen, 2 Schreibern und 1 Diener;
Filialkasse: das Kgl. Rentamt Zeil.

20. Sektion Schweinfurt.

Sektions-Ingenieur: Jos. Leimbach mit 5 technischen Gehilfen und Hilfsarbeitern;

Rechnungsführer: Christian Bühlmayer mit 1 Gehilfen, 2 Schreibern und 1 Diener;

Filialkasse: das Kgl. Rentamt Schweinfurt.

21. Sektion Würzburg.

Sektions-Ingenieur: Carl Schierlinger mit 4 technischen Gehilfen und Hilfsarbeitern;

Rechnungsführer: Georg Friedrich John mit 1 Gehilfen, 2 Schreibern und 1 Diener;

Filialkasse: das Kgl. Rentamt Würzburg a. M.

22. Sektion Karlstadt.

Sektions-Ingenieur: Franz Thelemann mit 4 technischen Gehilfen und Hilfsarbeitern;

Rechnungsführer: Joh. Georg Schmidt mit 1 Gehilfen, 2 Schreibern und 1 Diener;

Filialkasse: das Kgl. Rentamt Karlstadt.

23. Sektion Lohr.

Sektions-Ingenieur: Friedrich Carl Fleßa mit 4 technischen Gehilfen und Hilfsarbeitern;

Rechnungsführer: Friedrich Rüger mit 1 Gehilfen, 2 Schreibern und 1 Diener;

Filialkasse: das Kgl. Rentamt Lohr.

24. Sektion Hain (bereits im Bau).

Sektions-Ingenieur: Franz Müller mit 5 technischen Gehilfen und Hilfsarbeitern;

Rechnungsführer: Michael Büttner mit 1 Gehilfen, 2 Schreibern und 1 Diener;

Filialkasse: das Kgl. Rentamt Rothenbuch in Aschaffenburg.

25. Sektion Aschaffenburg.

Sektions-Ingenieur: Johann Reisinger mit 4 technischen Gehilfen und Hilfsarbeitern;

Rechnungsführer: C. Arnold mit 1 Gehilfen, 2 Schreibern und 1 Diener;

Filialkasse: das Kgl. Rentamt Aschaffenburg.

Die oberste Leitung des Betriebes und der Verwaltung der Eisenbahnen ist dem Ministerium des Hauses und des Aeußern übertragen. Als Verwaltungsstelle ist demselben nach dem Gesetze vom 7. April 1845. (S. 2349—2354) die „General-Verwaltung der Kgl. Eisenbahnen" mit dem Sitze in München untergeordnet.

Die General-Verwaltung der königlichen Eisenbahnen besteht aus einem Vorstande, zwei Räthen, wovon einer der Komptabilität kundig sein muß, einem Ober-Ingenieur, einem Maschinenmeister, dem erforderlichen Kassen-, Rechnungs-, Kanzlei-, Registratur- und technischen Gehülfen-Personal. Der Geschäftsgang ist, sofern nicht für besondere Fälle kollegialische Behandlung vorgeschrieben ist, büreaukratisch, und der Vorstand ist für die gesammte Geschäftsführung der Verwaltung verantwortlich.

Die der Kgl. Generalverwaltung untergeordneten Eisenbahnbetriebs-Behörden sind: Eisenbahn-Aemter, Eisenbahn-Verwaltungen und Eisenbahn-Expeditionen.

Bahnämter werden an den Hauptpunkten der Bahnen errichtet und mit dem Betriebsinspektor als Vorstand, einem Ingenieur, einem Kassier, der zugleich Bahnhofverwalter ist, und der erforderlichen Anzahl von Offizialen, Maschinisten, Kondukteuren, Bahnmeistern, Lokomotivführern, Bahnwärtern u. s. w. besetzt. Den Bahnämtern, welche die eigentlichen ausübenden Organe der Generalverwaltung sind, wird eine entsprechende Anzahl von Bahnverwaltungen und Expeditionen untergeordnet.

Bahnverwaltungen kommen an die wichtigeren mit Bahnhöfen versehenen Stationen, welche kein Bahnamt erfordern. Sie werden mit einem Verwalter und dem erforderlichen technischen und administrativen Unterpersonal besetzt.

Bahnexpeditionen befinden sich auf allen den Stationen, wo nicht bereits ein Bahnamt oder eine Bahnverwaltung besteht. Sie werden mit einem funktionsweise aufgestellten Expeditor besetzt.

An einzelnen Verkehrspunkten auf dem Lande sollen außerdem einfache, von den am Orte postirten oder exponirten Individuen zu versehende Anhaltestellen errichtet werden. Gegenwärtig Mitte des Jahres 1846 sind die dem Verkehre eröffneten Bahnstrecken in vier Bahnämter und zwar auf folgende Weise eingetheilt:

I. Bahnamt Augsburg.

Demselben sind untergeordnet: die Bahnverwaltung Donauwörth, die Bahnexpeditionen Althegnenberg, Gersthofen, Mering, Meitingen, Stierhof.

II. Bahnamt Bamberg.

Demselben sind untergeordnet: die Bahnverwaltung Lichtenfels, die Bahnexpeditionen Hirschaid, Vorchheim, Breitengüßbach, Ebensfelden und Staffelstein.

III. Bahnamt München.

Demselben sind untergeordnet: die Bahnexpeditionen Lochhausen, Maisach, Nannhofen, Olching und Pasing.

IV. Bahnamt Nürnberg.

Demselben sind untergeordnet: die Bahnverwaltung Erlangen, die Bahnexpeditionen Baiersdorf, Eltersdorf und Fürth.

Die Personalbesetzung der Generalverwaltungsmitglieder, so wie dieser vier Bahnämter ist, wie folgt:

Generaldirektor ist:

Bonaventura Franz Joseph Dürig, Ritter &c.

Derselbe funktionirt jedoch, wie wir unter den Mitgliedern der Eisenbahnbau-Kommission gesehen haben, bis auf weitere allerhöchste Verfügung als administrativer Vorstand der Eisenbahnbau-Kommission in Nürnberg.

Die Leitung der ganzen Verwaltung ist gegenwärtig in die Hände des Kammerherrn Freih. v. Brück gelegt, bisherigem Oberpostrathe und Referenten im Ministerium des Aeußern.

Das übrige Personal besteht aus:

Adolph Nobiling und Max Joseph Escherich, Assessoren;
Friedrich Erdinger, Ober-Ingenieur (mit dem Range der Räthe);
Karl Exter, Maschinenmeister (mit dem Range der Assessoren);

Untergeordnete Aemter.

Bahnamt Augsburg.

Herrmann Köhler, Inspektor und Vorstand;
Kammerjunker Osk. v. Schellerer, Bahnamts-Kassier u. Bahnhofverordn.;

Johann Adam Schmidt; Melchior Collorio und
Anton Werr; Max Haushalter.
Ferdinand Kriegelsteiner; } Offizialen.

Letzterer steht funktionsweise der Verwaltung in Donauwörth und Collorio, jener in Oberhausen als Verwalter vor.

Bahnamt Bamberg.

Dr. Georg Löhner, Inspektor und Vorstand;

Christoph Limmer; Friedrich v. Welsch.
August v. Scheidlin; } Offizialen.

Bahnamt München.

Franz Laubböck, Insp. u. Vorstand; Philipp Jakob Wimmer, Bahnhof-
Friedrich Petri, Ingenieur; Kassier und Bahnhofverwalter;

Karl Friedrich Auer; Friedrich Timmermann.
Georg Staudacher; } Offizialen.

Bahnamt Nürnberg.

Friedrich August Hänlein, Inspektor und Vorstand;
Friedrich Frölich, Bahnamts-Kassier und Bahnhofverwalter;

Tobias Konrad Vogel; Franz Diem.
August Mark; } Offizialen.

Letzterer funktionirt als Bahnverwalter in Erlangen.

Von den drei dem Bahnamte unmittelbar untergeordneten Offizialen hat einer dem Rechnungs- und Kontroldienst, der andere der Güterexpedition und der dritte der Materialverwaltung vorzustehen.

Das technische Unterpersonal besteht aus Obermaschinisten, Lokomotivführern, Wagenmeistern, Lokomotivführer-Lehrlingen, Wagenwärtern, Heizern und insofern die Beaufsichtigung der Bahn speziell unter dem Ingenieur steht, auch aus den Bahnwärtern. Das Abfertigungspersonal besteht aus Oberkondukteuren, Kondukteuren, Packmeistern, Stationsmeistern und Stationsdienern.

Felddienstuntauglichen Offizieren ist nach vorgängig entsprechender Praxis der Uebertritt in den Kgl. Eisenbahndienst besonders gestattet.

2. Nürnberg-Fürther Eisenbahn.

Direktorium.

Carl Mainberger, Buch- und Kunsthändler, Vorstand, zu Nürnberg;
G. Z. Platner, resign. Handelsvorstand " "
Dr. J. H. Binder, I. Bürgermeister, Vertreter des Vorstands in Verhinderungsfällen " "
Meyer, Kaufmann und Magistrats-Rath " "
Krenkel, Kaufmann zu Fürth;
Barthel, Magistrats-Rath und Apotheker daselbst;
Kraußold, Pfarrer " "

Betriebs-Inspektor.

Karl Korte.

Ausschuß.

Zauber, Kaufmann zu Fürth, Vorstand;
Krafft, Kaufmann und Fabrikbesitzer, Vertreter desselben in Verhinderungsfällen in Nürnberg;
J. S. Arold, Privatmann in Nürnberg;
Simon Königswarter, Banquier zu Fürth;
Ph. Heilbronn, Kaufmann " "
Gräbner, Rosolifabrikant " "
Weickerheimer, Kaufmann " "

3. Pfälzische Ludwigs-Eisenbahn (Ludwigshafen-Bexbach).

A. Direktorium.

De Lamotte;
Denis, bauausführender Ober-Ingenieur.

B. Verwaltungsrath.

Freiherr v. Pöllnitz, Vorstand;
Bender;
Bettinger;
Dacqué;
Fröhlich;
Golsen;
Graf;
Haapé;

v. Haber; Dr. Levita;
Heinz; Löw;
Dr. Herberger; Mahla;
Krämer; Roos;
Ladenburg; Schuler.

4. Ludwigshafen-Worms.

Der Vorstand des Verwaltungsrathes ist Willich;
Bauausführender Ober-Ingenieur Denis.

5. Speyer-Lauterburg.

Mitglieder des Verwaltungs-Ausschusses sind:
F. W. Rebenack, Kgl. Kreis-Kassier; C. Martin, Kgl. Kreis-Forst-Insp.;
G. F. Kolb, Stadtrath; J. M. Reichard, Kgl. Notar;
Ph. C. Claus, Bürgermeister;
(sämmtlich zu Speyer).

V. Königreich Würtemberg.

Der Bau und Betrieb der Würtembergischen Staatseisenbahnen gehört zum Ressort des Finanzministeriums und ist bei diesem permanent unter dem Namen: „Eisenbahn-Kommission" eine eigene Behörde gebildet, welche ihren Sitz in Stuttgart hat und dem Ministerium gegenüber etwa die Stellung einer Kreisregierung einnimmt.

Die Eisenbahn-Kommission besteht in einem administrativen Direktor, vier technischen, zwei administrativen, einem rechtskundigen und einem kaufmännischen Mitgliede.

Die Namen dieser Beamten sind:

Knapp, Direktor;
Etzel, Oberbaurath; Klein, „ Knoll, „ Gaab, „ — technische Mitglieder, welche sich in das Referat über die technische Seite des Baues und Betriebes theilen.
Autenrieth, Finanzrath; Bühler, „ — administrative Mitglieder.
Kammerer, Finanzrath, rechtsverständiges Mitglied.
Deffner, Kaufmann, kaufmännisches Mitglied.

Die administrativen Mitglieder theilen sich in das Referat über die administrative Seite des Baues und Betriebes, dem rechtskundigen Mitgliede liegt das Referat in Expropriations- und Eisenbahnpolizeisachen, dem kaufmännischen Mitgliede das Referat über auswärtige Anschaffungen für den Oberbau und die Betriebsmittel ob.

Die Ausführung des Unterbaues und Oberbaues liegt unter der Kontrolle der technischen Mitglieder der Kommission, den Bezirks-Ingenieuren resp. Baukondukteuren ob, welchen in administrativer Beziehung die betreffenden Kanalbeamten ihrer Bezirke zur Seite stehen.

Ihre Namen sind:

Kalbfell, Bahnbau-Inspektor, dermaliger Amtssitz Cannstadt;
Cloß, „ „ „ Zuffenhausen;
Beckh, „ „ „ Ravensprung;
Wild, „ „ „ Besigheim;
Schlierholz, „ „ „ Göppingen;
Kaiser, Baukondukteur, „ „ Geißlingen;
Zeinlen, „ „ „ Ludwigsburg;
Bertsch, „ „ „ Lauffen;
Schenk, „ „ „ Plochingen;
Strölin, „ „ „ Ludwigsburg.

Die Ausführung der Bahnhofbauten liegt folgenden Mitgliedern ob:

Heimerdinger, Hoch-Bauinspektor, dermaliger Amtssitz Stuttgart;
Fuchs, „ „ „ Bietigheim;
Morlock, „ „ „ Göppingen;
Spindler, „ „ „ Biberach.

Für die Unterhaltung der bereits im Betriebe befindlichen kurzen Bahnstrecke ist ein Betriebs-Ingenieur: Bohnhöfer, Amtssitz Plochingen aufgestellt; für das Maschinenwesen ein Maschinenmeister: Schlärbaum, Amtssitz Cannstatt; für den Betrieb im engeren Sinne ein Bahnhofinspektor: Mauser, Amtssitz Cannstatt.

VI. Großherzogthum Baden.

Der Betrieb der Großh. Badischen Staatseisenbahnen steht unter der Direktion der Posten und Eisenbahnen, welche dem Ministerium des Aeußern untergeordnet ist.

Mitglieder derselben sind:

A. Direktor:

Leopold v. Mollenbec, Geh. Legationsrath.

B. Räthe:

Anton Steinam, Oberpostrath;
Franz v. Pfeuffer;
Herrmann Zimmer;
Erasmus Scheyrer; } Posträthe.
Philipp Mittermeier;
Wilhelm Harter } Assessoren.

C. Der Direktion untergeordnet.

1. Eisenbahnamt Mannheim.

Anton Burg, mit den Funktionen eines Vorstands: Kassier.

2. Post- und Eisenbahnamt Heidelberg.

Johann Gottfr. Eberlin, Postmeister: Vorstand;
Albert Bürcklin (zugleich für das Eisenbahnamt Mannheim): Ingenieur;
Friedrich Harrer: Kassier.

3. Post- und Eisenbahnamt Karlsruhe.

Friedrich v. Kleudgen, Oberpostrath: Vorstand;
Johann Klingel (zugleich für das Eisenbahnamt Baden): Ingenieur;
Leopold Weitzel: Kassier.

4. Eisenbahnamt Baden.

Victor Paris, mit den Funktionen eines Vorstands: Kassier.

5. Post- und Eisenbahnamt Offenburg.

Constantin Bosch, Postmeister: Vorstand;
Friedrich Bischoff (zugleich für das Eisenbahnamt Kehl): Ingenieur;
Ferdinand Morstadt, Kassier.

6. Eisenbahnamt Kehl.

Gustav Fischer, Postmeister: Vorstand;
Anton v. Pigage: Kassier.

7. Eisenbahnamt Freyburg.

Mathäus Widmann, Postmeister: Vorstand;
Carl Günther: Ingenieur;
Bruno Schmittbauer: Kassier.

VII. Großherzogthum Hessen, Herzogthum Nassau und Gebiet der freien Stadt Frankfurt.

Der Bau und die Leitung des Betriebes der Staatseisenbahnen steht im Großherzogthum Hessen unter dem Finanz-Ministerium.

1. Main-Neckar Eisenbahn.

Den Bau derselben auf Großherzoglich Hessischem Gebiete hat geleitet: die Großh. Eisenbahn-Baudirektion der Provinz Starkenburg in Darmstadt, mit folgender Zusammensetzung:

Laubenheimer, Oberbaurath: Dirigent und technisches Mitglied;
Eigenbrodt, Justizrath: juristisches Mitglied.

Der Direktion war ein Oberingenieur in der Person des früheren Kreisbaumeisters Laubenheimer beigegeben und unter ihr standen und stehen zum

Theil noch als ausführende Beamten in vier Sektionen die Sektionsingenieure:

Lindt in der Sektion Langen;

Lichthammer i. d. Skt. Darmstadt;

Meyer in der Sektion Bickenbach;

Lechner (früher Renner) in der Sektion Heppenheim.

Der Bau der Großh. Hessischen Strecke der Eisenbahn von Offenbach nach Frankfurt wird von dem Personal der Main-Neckar-Bahn besorgt.

2. Main-Weser Eisenbahn.

Der Bau der Main-Weser Bahn auf Großh. Gebiete ist übertragen der Großh. Eisenbahn-Baudirektion der Provinz Oberhessen in Gießen.

Dieselbe besteht aus 3 Mitgliedern, nämlich aus:

Müller, Oberbaurath: Dirigent und erstes technisches Mitglied;

Laubenheimer, Assessor: zweites technisches Mitglied (früher Ober-Ingenieur bei der Main-Neckar Bahn) und

Harbordt, Assessor: juristisches Mitglied.

Unter der Direktion stehen als ausführende Beamten die Sektions-Ingenieure:

Lindt in der Sektion Gießen (früher in Langen);

Meyer in der Sektion Butzbach (früher in Bickenbach);

Hochgesand in der Sektion Friedberg und

Eickemeyer in der Sektion Wilbel.

3. Taunus-Eisenbahn.

Verwaltungsrath.

F. A. Bernus in Frankfurt a. M., Präsident des Verwaltungsraths;

Dr. Knyn, Staatsprokur. in Mainz, Vizepräsident desselben;

M. Borgnis in Frankfurt;

Friedrich Korn in Mainz;

Zollmann, Münzmst. in Wiesbaden;

Lex, Oberrechnungsr. v. Wiesbaden;

Töpfer, Kommerzienr. in Frankfurt, Sekretär des Verwaltungsrathes.

Direktor.

Beil, Herzgl. Nassauischer Hofrath, Ritter mehrerer hohen Orden 2c.;

Bahn-Inspektor.

Meller.

Haupt-Kassirer und Buchhalter.

Kreußer.

4. Hessische Ludwigs-Eisenbahn.

Verwaltungsrath.

Anton Humann, Präsident;

Klemens Lauteren, Vize-Präsident;

J. A. Heidelberger;

Friedrich Korn;

Wm. Valckenberg;

Ed. Probst;

(sämmtlich in Mainz).

Spiro, in Frankfurt.

Ersatzmänner.

Gustav Wittekind; Dr. Dael, Staatsprokur.;
Georg Renz; Franz Werner;
Nicolas Rau; Karl Spielmann;
(sämmtlich in Mainz).
Theodor Zell, in Worms.

Sekretär.

Dr. Parcus, in Mainz.

VIII. Kurfürstenthum Hessen.

Für den Bau der Staatseisenbahnen ist eine General-Direktion errichtet, welche dem Finanz-Ministerium untergeordnet ist.

Die Mitglieder derselben sind:

General-Direktor;
Balthasar Gerland, Oberst u. interim. Inspekteur der Artillerie.

Mitglieder.

Martin Günste, Geh. Justizrath; Frdr. Wilh. du Fais, Ober-Finanzrath.

Friedrich-Wilhelms-Nordbahn.

A. Direktorium.

Ungewitter, Oberlandesgerichtsr., Vorsitzender;
Schwarzenberg, Oberbergrath;
Freiherr Carl Waitz von Eschen;
F. Holzapfel, Fabrikant;
Philipp Goldschmidt, Banquier;
Dirks, Landsyndikus.

B. Den Verwaltungsrath bilden neben den von der kurfürstlichen Staatsregierung bestellten Mitgliedern der Direktion noch folgende 9 in der General-Versammlung der Aktionäre gewählte Mitglieder:

Arnold, Oberbgmst., Regierungsr.;
Jaeckel, Rittergutsbesitzer;
Barensfeld, Banquier;
Crede, Kaufmann;
Wilhelm Arnold, Tapetenfabrikant;
Rothfels, Partikulier;
Fehrenberg, Oelfabrikant;
Pfeiffer, Papierfabrikant;
Moeller, Kaufmann.

C. Zu dem höhern technischen Beamtenpersonale gehören:

Splingard, Oberingenieur;
Wagner, Ingenieur, dessen Stellvertreter in Verhinderungsfällen;
Le Goullon, Maschinenmeister;
Simon, Ingenieur;
Rombauts, desgl.;
Kördell, "
Rodemann, "
Meurer, Ingenieur;
Hufnagel, "
Volkmann, "
Reuße, "
Cäsar, "
Maurer, "
Hacault "

IX. Herzogthum Braunschweig.

Der Betrieb der Herzgl. Braunschweigischen Staatseisenbahnen steht unter einer dem Finanz-Ministerium untergebenen Eisenbahn-Kommission. Mitglieder derselben sind:

v. Amsberg, Finanz-Direktor und Geheimer Legationsrath, Vorsitzd.;
Eisfeldt, Kreis-Direktor;
v. Veltheim, Kammerr. u. Probst;
Mahner, Kammerrath;
Schneider, Professor;
Meißner, Professor.

Obere Eisenbahn-Beamte.

Steigerthal, Bahndirektor;
Mittendorff, Bau-Kondukteur (für den Bau und die Unterhaltung der Bahnen);
Chillingworth, Ingenieur (für die Bahnhofs-Werkstätten und das Maschinenwesen).

X. Königreich Hannover.

Unter der Leitung des Ministeriums des Innern steht die Eisenbahn-Direktion zu Hannover, welche den Bau der Staatseisenbahnen zur Ausführung zu bringen und den Betrieb einstweilen zu besorgen hat. Mitglieder derselben sind (nach dem Staats-Handbuche):

Hagemann, Ober-Bau-Rath;
Dr. Hartmann, Hofrath;
Hausmann, Hof-Fabrikant;
J. H. A. Mohn, Baurath;
St. R. Ditzen, Amts-Assessor;
Risch, Wegbau-Kommissär, einstweilen Kassirer der Eisenbahnverwaltungskasse;
H. Sannemann und H. F. L. Untermöhlen, Revisoren;
E. A. Becker, Registrator u. Kanzl.

XI. In den Herzogthümern Holstein und Lauenburg, auf dem Gebiete der freien Stadt Hamburg und in den Großherzogthümern Mecklenburg.

1. Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn.

Ausschuß-Mitglieder.

Dr. E. Goßler, Vorsitzender;
" A. Des Arts, Protokollführer;
" H. R. Loehr, stellv. Protokf.;
Stockfleth, Obrist;
E. Roß;
A. Kreep;

Dr. R. Baetcke;
E. Merck;
F. F. Eiffe;
Dr. G. Lührsen;
" Blumenthal, Senator, stellv. Vorsitzender;
Dr. Heinichen, Vize-Präses;
G. J. H. Siemers;
J. C. Söhle;
C. Worms;
Dr. E. Schwartze;
J. P. L. Bartels;
M. Bauck;
Ad. De Chapeaurouge;
J. F. C. Refardt.

Direktions-Mitglieder.

Ed. Johns, Vorsitzender;
H. C. Meyer jun.;
J. Ruperti;
A. J. Schön;
C. G. Kopal.

Subdirektor ist L. Albert. Derselbe wird jedoch binnen Kurzem die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn verlassen, um in die Direktion der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft als Spezial-Direktor zu treten.

2. Altona-Kieler Eisenbahn.

A. Direktion.

J. C. Semper, R. v. D. in Altona, vorsitzender Direktor;
Ed. Dietz, R. v. D. daselbst, ausführender Direktor;
F. O. T. Lübbes, Ober-Ger.-Adv. das, Protokollführer;
Th. H. Olshausen in Kiel;
G. Wall in Altona.

B. Ausschuß.

Th. Reineke in Altona, Vorsitzd;
B. G. Fischer das., Stellvertreter;
H. Stoppel, Ober-Ger.-Adv. das., Protokollführer;
J. H. Behre, Auktionsverwalter das., Stellvertreter;
J. J. Donner, Consul das.;
M. C. Sommer, R. v. Danneb. das.;
O. G. C. Degetau "
P. de Voß "
H. W. Lange, Agent "
H. v. Qualen, Stadtkämmerer "
J. F. N. Lorentzen, Sen. in Kiel;
J. G. E. Eilers " " "
W. Rahtlev Ober-G.-Adv. " "
J. G. Witte, Syndikus in Kiel;
A. G. C. Friederici, O.-G.-A. z. Kiel;
J. H. Hoge, Consul daselbst;
L. Schröder, Vize-Consul das.;
Chr. Klotz "
M. T. Schmidt, Vize-Consul das.;
G. Grube "
Baron J. C. D. U. v. Dirckink-Holmfeldt, Ritter mehrerer Orden in Pinneberg;
J. S. Scharmer, Hofbsitz. i. Horst;
v. Christensen, R. v. D., Capitän, Wasserbaudirektor in Glückstadt;
W. Hirschfeldt, Landsasse zu Groß-Nordsee;
W. G. Meier, Landsasse zu Klein Königsföhrde.

C. Oberbeamte.

— — — Betriebs-Kontrolleur;
J. F. Wiechers, Cons., Hauptkassirer;
C. Ursinus, Buchhalter;
Est. Dietz, Geschäftsführer;

A. B. Tornquist, Güterprokureur in Hamburg;

Oesau, Bahningen. (zugleich Bahningenieur für die Glückstadt-Elmshorner und Rendsburg-Neumünster Bahn);

Nollau, Maschinenmeister.

Außerdem sind die ersten Betriebsbeamten auf den verschiedenen Stationen folgende:

A. Schultze, Bahnhofsverwalter zu Altona;
Maaß, „ „ Pinneberg;
Keil, „ „ Tornesch;
Carstens, „ „ Elmshorn;
Detlersen, „ „ Horst;
Schorkopf, „ „ Wrist;
Gloye, „ „ Neumünster;
Strüven, „ „ Bordesholm.

3. Glückstadt-Elmshorner Bahn.

A. Direktion.

Löhmann, Kanzleirath, Vorsitzender in Glückstadt;
v. Christensen, Deichinspektor, R. v. D. und D. M., so wie des Guelfenordens Ritter in Heide;
Lindenhan, Stadtpräsident in Glückstadt;
N. H. Göttsche, Kaufmann daselbst.

B. Ausschuß.

v. Prangen, Ober-Ger.-Adv., Vorsitzender in Glückstadt;
Siemin, Senator das.;
Herfurth, Kaufmann das.;
W. Löhmann, „ „
Jakob Philipp, „ „
Kröhnike, Oberkriegskommissär in Glückstadt;
Schnepel, Kammerrath in Meldorf;
Schenk, Advokat in Elmshorn;
Mahn, Apotheker das.;
Panje, Kaufmann „
Boßel, Fleckensbevollmächtigter das.

C. Betriebsbeamte.

Bentz, Bahnhofsverwalter in Glückstadt.

4. Rendsburg-Neumünster Bahn.

A. Direktion.

D. A. Rendt, Agent, Ritter v. Dannebrog in Neumünster;
Brackel, Oberauditeur in Rendsburg;
Jansen, Hausvogt in Neumünster.

B. Ausschuß.

Graf v. Baudissin, Kammerherr, Maj., R. v. D., Vorsitzd. i. Rendsb.;
Sammer, Adv. i. Neumnstr., Protkf.;
Holler, Ag. z. Carlshütte b. Rendsb.;

Lütckens, Rektor in Rendsburg;
Böhrnsen daselbst;
Quist, Kammerrath in Nortorf;
Graf v. Brockdorff, Kammerherr in Neumünster;
J. Renik daselbst;
O. S. Gorrissen das.

C. Betriebsbeamte.

Bormann, Bahnhofsverwalter in Rendsburg;
Stamp, Bahnhofsaufseher in Nortorf.

5. Mecklenburgische Eisenbahnen.

A. Direktion.

Georg Meyenn;
Erdmann;
C. F. Viereck;
Arndt, Baumeister, ausführender Ober-Ingenieur (früher bei der Berlin-Stettiner Eisenbahn).

B. Ausschuß.

a. Rostocker Abtheilung.

Dr. Karsten, Bürgermeister;
Strömer, Senator;
Köster, Konsul;
Dr. Kippe.
(Sämmtlich in Rostock).

b. Wismarsche Abtheilung.

Mann, Bürgermeister;
Erdmann, Senator;
Marty, Consul.
(Sämmtlich in Wismar).

c. Güstrower Abtheilung.

Longfeld, Bürgermeister in Güstrow.

d. Insgemein.

G. H. Kämmerer;
Charles Parish jun.;
Moritz Steinthal;
H. Dreyer;
Dr. Knauth;
(sämmtlich in Hamburg)
Jakob Saling in Berlin;
Alexis Meyer daselbst

Spezial-Direktor ist L. Albert (früher bei der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn).

B. Statistik des Baues und Betriebes
(bis zum Schlusse des Jahrs 1845 fortgeführt) *).

Die Zahl der im Betriebe befindlichen deutschen Eisenbahnen ist jetzt bereits so sehr angewachsen, daß man nur mit Hülfe tabellarischer Darstellung und Vergleichung, die, zum gehörigen Verständniß ihrer Verhältnisse im Einzelnen und in Beziehung auf ihres Gleichen erforderlichen Nachrichten, übersichtlich und leicht verständlich vor Augen zu bringen vermag. Auch hinsichtlich der im Bau begriffenen oder gesicherten Bahnen sind ähnliche Darstellungen ein Bedürfniß, weil nur durch Vergleichung eine richtige Ansicht über ihre wichtigsten Verhältnisse und über die Aussichten, welche sie ihren Eigenthümern gewähren, erlangt werden kann. Deshalb haben wir nachbezeichnete

Tafeln zur vergleichenden Statistik des Baues und Betriebes der deutschen Eisenbahnen von ihrem Entstehen bis zu Ende des Jahrs 1845

entworfen.

A. Allgemeine Uebersichts-Tafeln.

I. Uebersicht sämmtlicher, im Betriebe befindlicher, im Bau begriffener, gesicherter und ernstlich projektirter Eisenbahnen Deutschlands, mit Angabe

1) ihres Namens,
2) ihres Anfangs- und Endpunkts,
3) ihrer Länge, nach den oben bezeichneten Klassen und im Ganzen,
4) ihres Anlage- und Einrichtungs-Kapitals,
5) der Durchschnittskosten für die deutsche Meile,
6) der Art, wie das erforderliche Kapital beschafft ist, oder erlangt werden soll,
7) der bis Ende 1845 darauf geleisteten Einzahlungen, in Prozenten und
8) in Thlr. Kour. ausgedrückt,
9) des noch aufzubringenden Theils;
10) Bemerkungen.

II. Nachweisung der dem Verkehre eröffneten deutschen Eisenbahnen und Bahntheile, und zwar

1) Bezeichnung,
2) Stationen und Anhaltpunkte,
3) Länge und
4) Anlage-Kapital mit Trennung der Staats- und Privat-Eisenbahnen,
5) Durchschnitts-Kosten einer Meile,
6) Betrag der bis Ende 1845 gemachten Einzahlungen und Verwendungen,
7) Größtes Steigungs-Verhältniß,

*) Die Gewohnheit des Abschreibens ist leider so allgemein geworden, daß die Bemerkung, daß wir selbst die statistischen Notizen in dieser Schrift aus Originalquellen entnommen, auch solche selbst zusammengestellt und berechnet haben, nicht überflüssig erscheint. Aus gleichem Grunde erwähnen wir, daß die (in öffentlichen Blättern und Berichten vielfach benutzten) Eisenbahn-Artikel, mit ≃ unterzeichnet, von uns sind.

8) Kleinster Krümmungshalbmesser,
9) Zeit des Anfangs des Bahnbaus,
10) Zeit der theilweisen oder gänzlichen Betriebs-Eröffnung.

III. Nachweisung der im Bau befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, und zwar

1) Bezeichnung der Bahn,
2) Beabsichtigte Stationen,
3) Länge und
4) Kosten der Bahnen, nach Staats- und Privat-Bahnen getrennt,
5) Durchschnitts-Kosten einer Meile,
6) Betrag der Einzahlungen bis Ende 1845,
7) Größtes Steigungs-Verhältniß,
8) Kleinster Krümmungs-Halbmesser,
9) Zeit des Anfangs des Bahnbaus,
10) Zeitpunkt der wahrscheinlichen Eröffnung der Bahn.

IV. Nachweisung derjenigen deutschen Eisenbahnen, deren Bau gesichert scheint und zwar

1) Bezeichnung der Bahn,
2) Richtung der Linie,
3) Länge und
4) Anschlags-Kapital, getrennt nach Staats- und Privat-Eisenbahnen,
5) Durchschnittskosten einer Meile,
6) Einzahlungen oder Verwendungen bis Ende 1845,
7) Größtes Steigungs-Verhältniß,
8) Kleinster Krümmungs-Halbmesser,
9) Zeit der Sicherstellung der Bahnanlage,
10) Zeit des wahrscheinlichen Anfangs des Bahnbaus.

V. Uebersicht der ernstlich projektirten Eisenbahnen, und zwar

1) Bezeichnung der Bahn,
2) Richtung des Bahnzuges,
3) Länge und
4) wahrscheinlicher Kostenaufwand, nach Staats- und Privat-Bahnen getrennt,
5) wahrscheinliche Durchschnittskosten einer Meile Länge,
6) Zeit der Bildung des Projekts,
7) Bemerkungen.

VI. Haupt-Zusammenstellung aus den allgemeinen Uebersichts-Tafeln, woraus sich ergeben:

1) Länge der Bahnen und Bahntheile, nach den 4 Klassen und nach ihrer Eigenschaft als Staats- oder Privat-Bahnen.
2) Anlage-Kapital, nach den 4 Klassen geschieden für Staats- und Privat-Bahnen.

3) Durchschnitts-Kosten für die Bahnmeile Länge, nach den 4 Klassen gesondert, für Staats-Bahnen, Privat-Bahnen und beide gemeinschaftlich.
4) Einzahlungen und Verwendungen bis Ende 1845, nach den unter 3 angedeuteten Abtheilungen und Verhältnissen.
5) Betrag der noch aufzubringenden Geldsummen, desgleichen.

B. Tafeln zur vergleichenden Statistik des Baus sämmtlicher bis Ende 1845 im Betriebe oder in der Anlage begriffener Eisenbahnen Deutschlands.

VII. Verhältnisse und Kosten des Fahrdamms im Allgemeinen und insbesondere des Unterbaus, woraus hervorgeht:
1) die Bezeichnung der Bahn,
2) die Breite des Bahndamms,
3) der Grad des Ansteigens der Böschung des Fahrdamms,
4) Weite der Fahrgeleise auf Fuß und Zoll englisch reduzirt,
5) Durchschnittspreise des Terrains,
6) Durchschnittliche Akkordpreise für die Bewegung einer Schachtruthe Bahnkörper.
7) Bemerkungen.

VIII. Verhältnisse und Preise des Oberbaus und der Hochbauten.
1) Bezeichnung der Eisenbahn.
2) Verhältnisse der Schienenunterlage, namentlich der Schwellen,
3) Maaße der Schienen,
4) Gewicht der Schienen,
5) Preise der Schienen,
6) Art der Befestigung der Schienen,
7) Bezeichnung der bedeutendsten Bauwerke,
8) Bemerkungen.

C. Fahrpreise und Aktienkurs deutscher Eisenbahnen.

IX. Tabelle über die Fahrpreise der deutschen Eisenbahnen zu Anfang 1846, mit den Spalten:
1) Bezeichnung und Endpunkte der Bahnen,
2) Länge,
3) Fahrpreis einer Person für die ganze Bahnlänge, in den verschiedenen Wagenklassen,
4) Fahrpreis für eine Person, auf den Durchschnitt einer Meile und Silbergroschen zurückgeführt.
5) Fahrpreis eines Zentners Gut nach den verschiedenen Tarifklassen für die ganze Länge der Bahn,
6) Fahrpreis für einen Zentner Gut der verschiedenen Frachtklassen auf eine Meile und Silberpfennige zurückgeführt,
7) Fahrpreis eines Reisewagens für die ganze Bahnlänge und
8) für durchschnittlich eine Meile in Silbergroschen.

X. Zusammenstellung der Kurse von Eisenbahn-Aktien an der Berliner Börse, an den Ultimo-Tagen der Jahre 1844, 1845 und Anfang 1846.

D. Tafeln über die Betriebs-Ergebnisse der nur mit Dampfkraft befahrenen Privat-Eisenbahnen Deutschlands, von deren Eröffnung bis zu Ende des Jahrs 1844.

XI. Summarische Zusammenstellung der Betriebs-Ergebnisse, woraus sich darlegt:

1) die Zeit des Betriebes und
2) die Länge der in den einzelnen Zeiträumen befahrenen Bahnstrecken,
3) die Zahl der in den einzelnen Zeitabschnitten beförderten Personen und
4) Güter nach Gewicht,
5) die Summe der Betriebseinnahmen während der einzelnen Zeitabschnitte,
6) der durchschnittliche Betrag der Betriebseinnahmen für eine Bahnmeile Länge,
7) die Betriebsausgaben desgleichen im Ganzen und
8) nach dem obigen Durchschnitte,
9) der Reinertrag im Ganzen und
10) nach demselben Durchschnitte,
11) die Ausgaben in Prozenten der Bruttoeinnahme für jeden der obigen Zeitabschnitte und ebenso
12) der Reinertrag in Prozenten des Anlage-Kapitals ausgedrückt,
13) Zinsen und Dividende der Stammaktien,
14) Kours der Aktien am 31. Dezember 1842, 1843, 1844,
15) Stand des Reserve-Fonds am Schlusse eines jeden Jahrs,
16) Angabe der Summen, welche aus dem Reserve-Fonds in den einzelnen Jahren für Betriebsausgaben geleistet sind.

XII. Nachweisungen und Vergleichungen über Frequenz und Einnahme dafür, und zwar

1) Bezeichnung der Bahnen und Angabe der Zeitabschnitte ihres Betriebes,
2) Länge der zu verschiedenen Zeiten eröffneten Bahnstrecken,
3) Zahl der in den verschiedenen Zeitabschnitten beförderten Personen und
4) Einnahme davon,
5) Gewicht der in den verschiedenen Zeitabschnitten beförderten Güter und
6) Einnahme davon,
7) Durchschnitt der durchfahrenen Meilen für jede Person und
8) für jeden Zentner Gut,
9) Durchschnitts-Einnahme für jede Person und
10) für jeden Zentner Gut,
11) auf jede Meile Bahnlänge kamen durchschnittlich: Personen und
12) Zentner Gut,
13) auf eine Meile Bahnlänge zurückgeführt, wurden befördert: Personen und

14) Zentner Gut; es kam also durchschnittlich auf
15) jede Person und Meile, Einnahme in Sgr.,
16) jeden Zentner Gut und Meile, Einnahme in Sgr.,
17) Prozentantheil der einzelnen Wagenklassen an der gesammten Personenfrequenz, in den verschiedenen Zeitabschnitten,
18) Antheil der Frachtklassen an der gesammten Güterbewegung in Prozenten für die einzelnen Zeitabschnitte.

XIII. Detail-Nachweisungen und Vergleichungen über die Betriebs-Einnahmen und zwar

1) Bezeichnung der Bahn und der Zeitabschnitte ihres Betriebes,
2) Länge der Betriebsstrecken in den einzelnen Zeitabschnitten,
3) Einnahme aus dem Personenverkehr, im Ganzen, auf eine Bahnmeile durchschnittlich und in Prozenten der Gesammt-Einnahme,
4) Einnahme aus der Güter-, Vieh- und Reisewagen-Beförderung, desgleichen,
5) sonstige Einnahmen, desgleichen,
6) Betriebseinnahmen in den Gesammtsummen und
7) nach dem durchschnittlichen Ertrage jeder Meile Bahnlänge,
8) Einnahme für jede von den Dampfwagen zurückgelegte Nutzmeile,
9) Betrag der Betriebs-Bruttoeinnahmen, in Prozenten des Anlage-Kapitals ausgedrückt.

XIV. Detail-Nachweisungen und Vergleichungen über die Betriebs-Ausgaben, und zwar

1) Bezeichnung der Bahn und der Zeitabschnitte ihres Betriebes,
2) Länge der in den einzelnen Zeitabschnitten befahrenen Strecken,
3) Nachweisung der eigentlichen Beförderungs-Kosten, im Ganzen für die Bahn-Längenmeile durchschnittlich, in Prozenten aller Ausgaben,
4) Nachweisung der Bahn-Unterhalts-Kosten, im Ganzen, auf die Bahnmeile durchschnittlich, in Prozenten sämmtlicher Ausgaben,
5) Die Verwaltungs- und sonstigen allgemeinen Ausgaben, im Ganzen, auf die Bahnmeile durchschnittlich, in Prozenten aller Ausgaben,
6) Gesammt-Betrag der Kosten des Betriebes, im Allgemeinen und nach dem Durchschnitt jeder Längenmeile der Bahn;
7) Durchschnitts-Kosten jeder von den Dampfwagen zurückgelegten Nutzmeile,
8) Betrag der Betriebs-Ausgaben in Prozenten des Anlage-Kapitals ausgedrückt.

XV. Spezial-Nachweisungen über einzelne Betriebs-Ausgaben, namentlich

1) Bezeichnung der Bahn und der Zeiträume des Betriebes,
2) Nachweisung der zu verschiedenen Zeiten vorhandenen Transportmittel,
3) Zahl der von den Dampfwagen durchlaufenen Meilen,

4) Durchschnittszahl der durchlaufenen Meilen für jede Lokomotive,
5) Durchschnittszahl der Wagen in jedem Zuge,
6) Betriebskosten für jede durchlaufene Nutzmeile durchschnittlich,
7) Transportkosten für jede durchlaufene Nutzmeile durchschnittlich,
8) Kosten der Bewegkraft für jede durchlaufene Nutzmeile durchschnittlich, im Allgemeinen und nach ihren einzelnen Elementen z. B. für das Personal, Brennstoff, Schmier- und Putz-Material, Reparaturen, Alles in Sgr. und Pf.
9) Brennstoff-Verbrauch durchschnittlich für jede durchlaufene Nutzmeile, in Pfd. Kokes und Kubikfuß Holz,
10) Oelverbrauch im Durchschnitt jeder durchlaufenen Nutzmeile,
11) Bemerkungen.

XVI. Vergleichende Haupt-Zusammenstellung der Betriebsresultate, in Prozenten des Antheils der einzelnen Eisenbahnen an den Gesammt-Ergebnissen.

A. Allgemeine Uebersichts-Tafeln.

I. Uebersicht sämmtlicher, im Betriebe befindlicher, im Bau begriffener, gesicherter und ernstlich projektirter Eisenbahnen Deutschlands, am Schlusse des Jahres 1845.

Ausweis unter welcher Tabelle und Nr. die betreffende Eisenbahn in den vier folgend. speciellen Tabellen zu finden ist.	Namen der Eisenbahn.	Anfangs- und Endpunkt.	Länge der Bahn: vollendet und dem Verkehre eröffnet.	im Bau befindlich.	der Bau gesichert.	mehr oder weniger ernstlich projektirt.	Zusammen.	Erforderlich gewesenes oder erforderliches Anlagekapital.
			d. Meil.	d. Meil.	d. Meil.	d. M.	d. Meil.	Rthlr. Cour.
I. Im Kaiserthum								
C. 1.	Wien-Triest	Triest, Laibach	—	—	16,5	—	63,5	pp. 31,750000
B. 1.		Laibach, Graz	—	28,5	—	—		
A. 1.		Graz, Mürzzuschlag	12,5	—	—	—		
C. 1.		Mürzzuschlag, Gloggnitz	—	—	6	—		
A. 2.	Wien-Gloggnitz	Wien, Gloggnitz	10	—	—	—	10	7,000000
B. 2.	Zweigbahnen der Wien-Gloggnitz-Bahn	Wien, Bruck a. d. Leitha	—	5	—	—	6,5	2,800000
A. 2.		Mödling, Laxenburg	0,5	—	—	—		
B. 2.		Neustadt, Katzelsdorf	—	0,5	—	—		
B. 2.		Wiener Bahnhof, Hauptzollamt in Wien	—	0,5	—	—		
A. 3.	Kaiser Ferdinands Nordbahn	Wien, Leipnick	27	—	—	—	42	11,480000
		Floridsdorf, Stockerau	3	—	—	—		
		Lundenburg, Brünn	9	—	—	—		
		Prerau, Olmütz	3	—	—	—		
B. 3.		Leipnick, Oderberg	—	10	—	—	10	2,450000
C. 2.		Oderberg, Oswieczyn	—	—	10	—	10	pp. 2,450000
		Gänserndorf, Marchegg	—	—	2,5	—	2,5	560000
							64,5	16,940000

Durchschnittskosten einer Meile. Rthlr. Cour.	Das Kapital ist oder soll gedeckt werden	Es sind darauf bis Ende Dezember 1845 eingezahlt. Prozente	Beträgt in Thalern ausgedrückt.	Es sind mithin noch aufzubringen Rthlr. Cour.	Bemerkungen.
Oesterreich.					
500000	Durch Staatsgeldmittel. (Staatsanleihen.)	Wenn man f. d. vollendete Bahnstrecke die Durchschnittskosten einer Meile ganz; f. d. im Bau begriffene nach dem jetzigen Stande d. Baus halb annimmt.	pp. 13,375000	pp. 18,375000	
700000	Durch 25000 Aktien à 400 Fl. Konv. M.	100	7,000000		
430800	2,500000 Fl. Konv. M. durch freiwillige Einzahlung von 100 Fl. auf jede der 25000 Stamm-Aktien der Wien-Gloggnitz Eisenbahn.	25	437500	1,312500	Von Katzelsdorf ist die Fortsetzg. nach Oedenburg auf ungarischem Gebiete im Bau.
	1,500000 Fl. Konv. M. durch ein 5prozentiges Anlehn in Obligationen zu 1000, 500 und 100 Fl. Konv. M.	100	1,050000		
271430	Durch 14000 Stamm-Aktien à 1000 Fl. Konv. M., durch eine 4prozentige Anleihe zu 1,400000 Fl. und eine 5prozentige zu 1,000000 Fl. K. M.	100	11,480000		Von Oswieczyn Fortsetzg. nach Bochnia und Lemberg. Bei Marchegg Anschluß der ungarischen Zentralbahn.
245000	Durch freiwillige Zuschüsse bis zur Höhe von 250 Fl. auf jede der bestehenden Stamm-Aktien.	60	1,470000	980000	
245000	Noch nicht bestimmt.	—	—	pp. 2,450000	
224000	Desgleichen.	—	—	560000	
262640			12,950000	3,990000	

Ausweis unter welcher Tabelle und Nr. die betreffende Eisenbahn in den vier folgend. speciellen Tabellen zu finden ist.	Namen der Eisenbahn.	Anfangs- und Endpunkt.	Länge der Bahn: vollendet und dem Verkehre eröffnet. d. Meil.	Länge der Bahn: im Bau befindlich. d. Meil.	Länge der Bahn: der Bau gesichert. d. Meil.	Länge der Bahn: mehr oder weniger ernstlich projektirt. d. M.	Länge der Bahn: Zusammen. d. Meil.	Erforderlich gewesenes oder erforderliches Anlagekapital. Rthlr. Cour.
D. 1.	Wien-Baiern	Stockerau, Linz, Salzburg	—	—	—	40	40	16,000000
B. 4.	Brünner Flügelbahn	Brünn, Böhmisch-Trübau	—	12,1	—	—	12,1	6,294050
A. 4.	Staatsbahn von Olmütz nach Prag	Olmütz, Prag	33,25	—	—	—	33,25	12,291500
B. 5.	Prag-Dresden	Prag, sächsische Grenze	—	13	—	—	13	pp. 5,200000
A. 5.	Prag-Lahna	Prag, Lahna	7,5	—	—	—	7,5	226900
D. 2.	Böhmische Kohlenbahn	Pilsen, Budweis	—	—	—	23,75	23,75	pp. 2,569700
A. 6.	Linz-Budweis-Gmunden	Budweis, Linz, Gmunden	26	—	—	—	26	2,779000
	Zusammen . . .		131,75	69,6	35	63,75	300,1	103,851150

Durchschnittskosten einer Meile. Rthlr. Cour.	Das Kapital ist oder soll gedeckt werden	Es sind darauf bis Ende Dezember 1845 eingezahlt. Prozente	Beträgt in Thalern ausgedrückt.	Es sind mithin noch aufzubringen Rthlr. Cour.	Bemerkungen.
400000	Durch Staatsmittel.	—	—	—	Fortsetzg. auf baierischem Gebiete.
519300	Durch Staatsgeldmittel. (Staatsanleihen.)	Wenn man nach dem jetzigen Stande des Baues die halben Durchschnittskosten einer Meile annimmt.	pp. 3,147025	pp. 3,147025	
370000	Desgleichen.	100	12,291500	—	
400000	Desgleichen.	Wenn man nach dem jetzigen Stande des Baues den fünften Theil der Durchschnittskosten einer Meile annimmt.	pp. 1,040000	pp. 4,160000	
30000	Angekauft vom Fürsten Karl Egon zu Fürstenberg.	100	226900	—	
107080	Nicht gedeckt und scheint das Projekt aufgegeben zu sein.	—	—	2,569700	
106800	3,750000 Fl. Konv. M. gedeckt durch 15000 Stamm-Aktien à 250 Fl. 220000 Fl. Konv. M. durch eine 5prozentige Anleihe.	100	2,779000	—	
346120			54,296925	49,554225	

Ausweis unter welcher Tabelle und Nr. die betreffende Eisenbahn in den vier folgend. speciellen Tabellen zu finden ist.	Namen der Eisenbahn.	Anfangs- und Endpunkt.	Länge der Bahn: vollendet und dem Verkehre eröffnet. d. Meil.	im Bau befindlich. d. Meil.	der Bau gesichert. d. Meil.	mehr oder weniger ernstlich projektirt. d. M.	Zusammen. d. Meil.	Erforderlich gewesenes oder erforderliches Anlagekapital. Rthlr. Cour.
								II. In
A. 7.	Berlin-Potsdam	Berlin, Potsd.	3,5	—	—	—	3,5	1,400000
B. 6.	Potsdam-Magdeburg	Potsdam, Magdeburg	—	15,8	—	—	15,8	4,000000
B. 7.	Berlin-Hamburg	Berlin, Bergedorf	—	34,25	—	—	36	8,000000
	Zweigbahn von Büchen nach Lauenburg	Büchen, Lauenburg	—	1,75	—	—		
C. 3.	Magdeburg-Wittenberge	Wittenberge, Magdeburg	—	—	10	—	10	4,500000
D. 3.	Hamburg-Dresden	Glöwen, Jüterbogk	—	—	—	16	16	pp. 3,500000

Durchschnittskosten einer Meile. Rthlr. Cour.	Das Kapital ist oder soll gedeckt werden	Es sind darauf bis Ende Dezember 1845 eingezahlt. Prozente	Beträgt in Thalern ausgedrückt.	Es sind mithin noch aufzubringen Rthlr. Cour.	Bemerkungen.
Preußen.					
400000	1,000000 Rthlr. durch 5000 Stamm-Aktien à 200 Rthlr. 400000 Rthlr. durch 4prozentige Prioritäts-Aktien. Die Bahn ist angekauft von der Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft und wurde für je 100 Rthlr. des Stamm-Aktien-Kapitals 200 Rthlr. in 4prozentigen Prioritäts-Aktien vergütet. Die formelle Vereinigung geschieht am 1. Mai 1846.	100	1,400000	—	
260000	Durch 40000 Stamm-Aktien à 100 Rthlr.	70	2,800000	1,200000	Rechnet man f. die Berlin-Potsdam. Eisenbahn den Ankaufspreis 2,400000 Rthlr., so stellt sich das Anlage-Kapital auf 6,800000 Rthlr.
222222	Durch 15000 Stamm-Aktien Litt. A. à 200 Rthlr. von der Hamburger und Mecklenburger Regierung übernommen. 25000 Stamm-Aktien Litt. B. à 200 Rthlr.	70	5,600000	2,400000	Bedarf außerdem noch 4 bis 4½ Mill. Thaler.
450000	Durch 45000 Stamm-Aktien à 100 Rthlr.	10	450000	4,050000	
pp. 225000	Noch unbestimmt.	—	—	3,500000	

Ausweis unter welcher Tabelle und Nr. die betreffende Eisenbahn in den vier folgend. speciellen Tabellen zu finden ist.	Namen der Eisenbahn.	Anfangs- und Endpunkt.	Länge der Bahn					Erforderlich gewesenes oder erforderliches Anlagekapital.
			vollendet und dem Verkehre eröffnet.	im Bau befindlich.	der Bau gesichert.	mehr oder weniger ernstlich projektirt.	Zusammen.	
			d. Meil.	d. Meil.	d. Meil.	d. M.	d. Meil.	Rthlr. Cour.
A. 8.	Berlin-Anhalt	Berlin, Köthen	20,25	—	—	—	20,25	4,700000
C. 4.	Jüterbogk-Riesa	Jüterbogk, Riesa	—	—	12	—	12	2,800000
A. 9.	Magdeburg-Leipzig	Magdeburg, Leipzig	15,75	—	—	—	15,75	4,100000
A. 10.	Magdeburg-Halberstadt	Magdeburg, Oschersleben Oschersleben, Halberstadt	5,1 2,7	—	—	—	7,8	1,574700
B. 8.	Thüringische	Halle, Gerstungen an der Churfürstlich Hessischen Grenze	—	25	—	—	25	9,000000
D. 4.	Berlin-Stralsund	Berlin, Stralsund	—	—	—	30	30	5,287500
A. 11.	Berlin-Stettin	Berlin, Stettin	17,8	—	—	—	17,8	4,000000
B. 9.	Stettin-Stargard	Stettin, Stargard	—	5	—	—	5	1,100000

Durchschnittskosten einer Meile. Rthlr. Cour.	Das Kapital ist oder soll gedeckt werden	Es sind darauf bis Ende Dezember 1845 eingezahlt. Prozente	Beträgt in Thalern ausgedrückt.	Es sind mithin noch aufzubringen Rthlr. Cour.	Bemerkungen.
232140	3,000000 Rthlr. durch 15000 Stamm-Aktien à 200 Rthlr. 1,500000 Rthlr. durch 4prozentige Prioritäts-Aktien à 500 und 100 Rthlr. 200000 Rthlr. werden aus den für die Jüterbogk-Riesaer Eisenbahn bewilligten 3,000000 Rthlr. gedeckt.	100	4,700000	—	
ad C. 4. Nach Abzug der 1½ Meil. langen, wahrscheinlich von der Leipzig-Dresd. Eisenbahn-Gesellschaft zu erbauenden Strecke 266670	Durch 15000 Stamm-Aktien à 200 Rthlr. 3,000000 Rthlr. hiervon gehen für die Berlin-Anhalt Bahn ab 200000 Rthlr.	15	250000	2,550000	Nach Abzug der bei der Berl.-Anhalt Bahn aufgeführten 200000 Rthlr.
287720 nach Abzug der 1½ Meilen langen von der Leipz.-Dresd. Eisenb. Gesellschaft gebaut. Strecke	2,300000 Rthlr. durch 23000 Stamm-Aktien à 100 Rthlr. 1,800000 Rthlr. durch 4prozentige Prioritäts-Aktien à 100 Rthlr.	100	4,100000	—	
201890	Durch 15747 Stamm-Aktien à 100 Rthlr.	100	1,574700	—	
360720	Durch 90000 Stamm-Aktien à 100 Rthlr.	50	4,500000	4,500000	
176250	Noch unbestimmt.	—	—	5,287500	
225000 220000	4,724000 Rthlr. durch Stamm-Aktien à 200 Rthlr. oder auch halbe à 100 Rthlr. 376000 Rthlr. auf andre Weise.	100	5,100000	—	

Ausweis unter welcher Tabelle und Nr. die betreffende Eisenbahn in den vier folgend. speciellen Tabellen zu finden ist.	Namen der Eisenbahn.	Anfangs- und Endpunkt.	Länge der Bahn					Erforderlich gewesenes oder erforderliches Anlagekapital.
			vollendet und dem Verkehre eröffnet.	im Bau befindlich.	der Bau gesichert.	mehr oder weniger ernstlich projektirt.	Zusammen.	
			d. Meil.	d. Meil.	d. Meil.	d. M.	d. Meil.	Rthlr. Cour.
C. 5.	Stargard-Posen	Stargard, Posen	—	—	23	—	23	5,500000
D. 5.	Posen-Glogau	Posen, Glogau	—	—	—	pp. 14,7	pp. 14,7	pp. 2,700000
D. 6.	Lissa-Breslau	Lissa, Breslau	—	—	—	13	13	pp. 2,400000
C. 6.	Berlin-Königsberg	Berlin, Königsberg	—	—	85	—	85	pp. 32,000000 wovon auf den Weichsel-Uebergang etwa 6,500000 Rtlr. kommen.
A. 12.	Niederschlesisch-Märkische	Berlin, Frankfurt	10,75	—	—	—	10,75	2,800000
B. 10.		Frankfurt, Bunzlau	—	22,47	—	—	40,62	13,500000
A. 13.		Bunzlau, Breslau	14,4	—	—	—		
B. 10.		Kohlfurt, Görlitz	—	3,75	—	—		
B. 11.	Niederschlesische Zweigbahn	Glogau, Hansdorf an der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn	—	9,5	—	—	9,5	1,500000

Durchschnittskosten einer Meile. Rthlr. Cour.	Das Kapital ist oder soll gedeckt werden	Es sind darauf bis Ende Dezember 1845 eingezahlt Prozente	Beträgt in Thalern ausgedrückt.	Es sind mithin noch aufzubringen Rthlr. Cour.	Bemerkungen.
239130	Durch 55000 Stamm-Aktien à 100 Rthlr.	10	550000	4,950000	
pp. 184090	Noch unbestimmt.	—	—	2,400000	
pp. 184610	Desgleichen.	—	—	2,400000	
300000 nach Abzug der Kosten für den Weichsel-Uebergang.	Desgleichen.	—	—	32,000000	
260470	War gedeckt durch 22000 Stamm-Aktien à 100 Rthlr. und durch 6000 4prozentige Prioritäts-Aktien à 100 Rthlr. Angekauft von der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft durch Ausgabe von 4prozentigen Prioritäts-Aktien für jede Stamm-Aktie à 100 Rthlr. zwei zu 100 und $62\frac{1}{2}$ Rthlr.	100	2,800000	—	Rechnet man für die Berlin-Frankfurt. Eisenbahn den Ankaufspreis 4,175000 Rthlr., so stellt sich das Anlagekapit. der Niederschlesisch-Märkisch. Eisenb. a. 15,775000 Rthlr.
332346	10,000000 Rthlr. durch Ausgabe von Stamm-Aktien à 1000 und à 100 Rthlr.	90	9,000000	1,000000	
	3,500000 Rthlr. sind noch ungedeckt.	—	—	3,500000	
157900	Durch 15000 Stamm-Aktien à 100 Rthlr.	70	1,050000	450000	

Ausweis unter welcher Tabelle und Nr. die betreffende Eisenbahn in den vier folgend. speciellen Tabellen zu finden ist.	Namen der Eisenbahn.	Anfangs- und Endpunkt.	Länge der Bahn: vollendet und dem Verkehre eröffnet.	Länge der Bahn: im Bau befindlich.	Länge der Bahn: der Bau gesichert.	Länge der Bahn: mehr oder weniger ernstlich projektirt.	Länge der Bahn: Zusammen.	Erforderlich gewesenes oder erforderliches Anlagekapital.
			d. Meil.	d. Meil.	d. Meil.	d. M.	d. Meil.	Rthlr. Cour.
A. 14.		Breslau, Kosel Sluphütte	16,25	—	—	—		
		Kosel, Königshütte	7,0	—	—	—		
B. 12.	Oberschlesische-Eisenbahn	Königshütte, Slupna an der Grenze des Freistaats Krakau	—	3,5	—	—	26,75	5,476600
A. 15.	Wilhelmsbahn	Cosel, Ratibor	4	—	—	—		
B. 13.	Cosel-Oderberg	Ratibor, Oderberg	—	3	—	—	7	1,200000
B. 14.	Brieg-Neisse	Brieg, Neisse	—	5,5	—	—	5,5	1,100000
A. 16.	Breslau-Freiburg-Schweidnitz	Breslau, Freiburg, Schweidnitz	8,62	—	—	—	8,62	2,100000
	Liegnitz-Königszelt	Liegnitz, Königszelt	—	—	—	7	11	pp. 2,200000
D. 7.	Schweidnitz-Frankenstein	Schweidnitz, Frankenstein	—	—	—	4		
D. 8.	Frankenstein-Leobschütz	Frankenstein, Ratibor	—	—	—	17	17	pp. 3,400000
D. 9.	Guben-Riesa	Guben, Riesa	—	—	—	20	20	pp. 4,000000
B. 15.	Kottbusser-Pferdebahn	Kottbus, Goyatz am Schwielochsee	—	4	—	—	4	273000

Durchschnittskosten einer Meile. Rthlr. Cour.	Das Kapital ist oder soll gedeckt werden	Es sind darauf bis Ende Dezember 1845 eingezahlt Prozente	Beträgt in Thalern ausgedrückt.	Es sind mithin noch aufzubringen. Rthlr. Cour.	Bemerkungen.
204740	1,429700 Rthlr. durch 14297 Stamm-Aktien à 100 Rthlr. Litt. A. 2,400000 Rthlr. durch 24000 Stamm-Aktien à 100 Rthlr. Litt. B. 370300 Rthlr. durch 3703 Prioritäts-Aktien à 100 Rthlr.	100	4,200000	—	Forsetzung v. Slupna bis Krakau durch die Krakau-Oberschlesische Eisenbahn.
	1,276600 Rthlr. noch aufzubringen.	—	—	1,276600	
171420	Durch 12000 Stamm-Aktien à 100 Rthlr.	85	1,020000	180000	Bei Oderberg Anschluß an die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn.
200000	Durch 11000 Stamm-Aktien à 100 Rthlr.	20	220000	880000	
243620	1,700000 Rthlr. durch 8500 Stamm-Aktien à 200 Rthlr. 40000 Rthlr. durch 200 4prozentige Pr. Aktien à 200 Rthlr.	100	1,900000	—	
	200000 Rthlr. sollen durch Stamm-Aktien gedeckt werden.	—	—	200000	
pp. 200000	Nicht bestimmt.	—	—	2,200000	
pp. 200000	Desgleichen.	—	—	3,400000	Das Zustandekommen dieser Projekte ist sehr zweifelh.
pp. 200000	Desgleichen.	—	—	4,000000	
68250	Durch 2370 Stamm-Aktien à 100 Rthlr.	80	218400	54600	

Ausweis unter welcher Tabelle und Nr. die betreffende Eisenbahn in den vier folgend. speciellen Tabellen zu finden ist.	Namen der Eisenbahn.	Anfangs- und Endpunkt.	Länge der Bahn: vollendet und dem Verkehre eröffnet.	im Bau befindlich.	der Bau gesichert.	mehr oder weniger ernstlich projektirt.	Zusammen.	Erforderlich gewesenes oder erforderliches Anlagekapital.
			d. Meil.	d. Meil.	d. Meil.	d. M.	d. Meil.	Rthlr. Cour.
A. 17.	Köln-Minden	Köln, Duisburg	8	—	—	—	35	13,000000
B. 16.		Duisburg, Minden	—	27	—	—		
C. 7.	Zweigbahnen der Köln-Minden-Bahn	Duisburg, Duisburgerhafen	—	—	0,25	—	2,25	pp. 675000
		Nach Ruhrort	—	—	1,25	—		
		Nach Mühlheim a. d. Ruhr	—	—	0,75	—		
C. 8.	Hamm-Lippstadt	Hamm, Lippstadt	—	—	5	—	5	pp. 1,250000
C. 9.	Köln-Minden-Thüringer-Verbindungs-Bahn	Lippstadt, Haueda an der churhessischen Grenze	—	—	12	—	12	5,500000
B. 17.	Bergisch-Märkische	Dortmund, Elberfeld	—	8	—	—	8	4,000000
A. 18.	Düsseldorf-Elberfeld	Elberfeld, Düsseldorf	3,52	—	—	—	3,52	2,027800
D. 10.	Elberfeld Köln	Elberfeld, Mühlheim am Rhein	—	—	—	6	6	2,600000
		Zweigbahn von Leichlingen nach Sonnborn	—	—	—	3,5	3,5	400000
D. 11.	Barmen-Lennep-Köln	Barmen, Mühlheim am Rhein	—	—	—	7,25	7,25	3,000000
D. 12.	Vohwinkel Lennep (Pferdebahn)	Vohwinkel, Lennep	—	—	—	2,5	2,5	300000
		Seitenbahn von Müngsten bis Burg	—	—	—	0,25	0,25	20000

Durchschnittskosten einer Meile. Rthlr. Cour.	Das Kapital ist oder soll gedeckt werden	Es sind darauf bis Ende Dezember 1845 eingezahlt. Prozente	Beträgt in Thalern ausgedrückt.	Es sind mithin noch aufzubringen Rthlr. Cour.	Bemerkungen.
371430	Durch 65000 Stamm-Aktien à 200 Rthlr.	40	5,200000	7,800000	Bei Minden Anschluß an die Hannöversche Eisenb.
pp. 300000	Noch unbestimmt, wahrscheinlich durch Prioritäts-Aktien.	—	—	675000	
pp. 350000	Noch unbestimmt, wahrscheinlich wird sie von der nachstehenden Eisenbahn-Gesellschaft gebaut.	—	—	1,250000	
458300	Durch 55000 Stamm-Aktien à 100 Rthlr.	10	550000	4,950000	Bei Haueda Anschluß an die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn.
500000	Durch 40000 Stamm-Aktien à 100 Rthlr.	20	800000	3,200000	
576080	1,027800 Rthlr. durch 10278 Stamm-Aktien à 100 Rthlr. 1,000000 Rthlr. durch 10000 4prozentige Prioritäts-Aktien à 100 Rthlr.	100	2,027800	—	
433330 / 114000	Unbestimmt.	—	—	3,000000	
400000	Desgleichen.	—	—	3,000000	
120000 / 80000	Desgleichen.	—	—	320000	

Ausweis unter welcher Tabelle und Nr. die betreffende Eisenbahn in den vier folgend. speciellen Tabellen zu finden ist.	Namen der Eisenbahn.	Anfangs- und Endpunkt.	Länge der Bahn: vollendet und dem Verkehre eröffnet.	im Bau befindlich.	der Bau gesichert.	mehr oder weniger ernstlich projektirt.	Zusammen.	Erforderlich gewesenes oder erforderliches Anlagekapital.
			d. Meil.	d. Meil.	d. Meil.	d. M.	d. Meil.	Rthlr. Cour.
B. 18.	Prinz-Wilhelms-Bahn	Vohwinkel, Steele	—	4	—	—	4	1,100000
D. 13.	Fortsetzung bis Bochum	Steele, Bochum	—	—	—	1,5	1,5	pp. 412500
A. 19.		Die Kohleneisenbahnen an der Ruhr und die Louisenthaler Kohleneisenbahn im Oberbergamte Saarbrücken	7,02	—	—	—	7,02	702000
C. 10.	Hamm-Münster	Hamm, Münster	—	—	4,5	—	4,5	1,300000
D. 14.	Dortmund-Münster	Dortmund, Münster	—	—	—	7	7	1,000000
D. 15.	Münster-Unterems	Münster, Rheine	—	—	—	5	5	600000
C. 11.	Unterrheinische	Lippenheider Bahnhof an der Köln-Mindener Bahn, Wesel, holländ. Grenze	—	—	7,3	—	7,3	1,900500
C. 12.	Ruhrort-Crefeld-Kreis-Gladbach	Homberg, Ruhrort gegenüber Gladbach	—	—	6	—	6	859000
C. 13.	Aachen-Gladbach-Neuß	Neuß (Düsseldorf gegenüber), Aachen	—	—	10,25	—	} 15,68	4,000000
	Roehrthal-Zweigbahn	Düren, Heinsberg	—	—	5,43	—		
D. 16.	Düsseldorf-Sittard	Düsseldorf, Sittard	—	—	—	8	8	1,500000
D. 17.	Köln-Crefeld	Köln, Crefeld	—	—	—	10	10	2,400000

Durchschnittskosten einer Meile. Rthlr. Cour.	Das Kapital ist oder soll gedeckt werden	Es sind darauf bis Ende Dezember 1845 eingezahlt. Prozente	Beträgt in Thalern ausgedrückt.	Es sind mithin noch aufzubringen Rthlr. Cour.	Bemerkungen.
275000	Durch 11000 Stamm-Aktien à 100 Rthlr.	40	440000	660000	
pp. 275000	Unbestimmt.	1,5	—	412500	
100000		100	702000	412500	
288890	Unbestimmt.	1	13000	1,287000	
141000	Noch unbestimmt.	—	—	1,000000	
140000	Desgleichen.	—	—	600000	Fortsetz. auf Hannöverschem Gebiet bis Emden.
260000	Desgleichen.	—	—	1,900500	
143160	Durch Stamm-Aktien à 100 Rthlr.	—	—	859000	
255170	Durch Stamm-Aktien à 200 Rthlr.	—	—	4,000000	
187500	Noch unbestimmt.	—	—	1,500000	
240000	Desgleichen.	—	—	2,400000	

Ausweis unter welcher Tabelle und Nr. die betreffende Eisenbahn in den vier folgend. speciellen Tabellen zu finden ist.	Namen der Eisenbahn.	Anfangs- und Endpunkt.	Länge der Bahn: vollendet und dem Verkehre eröffnet.	im Bau befindlich.	der Bau gesichert.	mehr oder weniger ernstlich projektirt.	Zusammen.	Erforderlich gewesenes oder erforderliches Anlagekapital.
			d. Meil.	d. Meil.	d. Meil.	d. M.	d. Meil.	Rthlr. Cour.
A. 20.	Rheinische	Köln, Herbesthal an der belgischen Grenze	11,6	—	—	—	11,6	9,500000
B. 19.	Aachen-Mastricht (Preußischer Theil)	Aachen, holländische Grenze	—	1	—	—	1	412900
A. 21.	Bonn-Köln	Köln, Bonn	3,9	—	—	—	3,9	1,128000
D. 18.	Bonn-Koblenz	Bonn, Koblenz	—	—	—	8	8	pp. 4,000000
D. 19.	Koblenz-Gießen	Koblenz, Gießen	—	—	—	12	12	pp. 4,800000
D. 20.	Koblenz-Mainz	Auf preußischem Gebiete, Koblenz, Bingen	—	—	—	7	7	pp. 3,500000
D. 21.	Bingen-Saarbrücken	Bingen, Saarbrücken	—	—	—	20	20	pp. 10,000000
C. 14.	Saarbrücken Bexbach	Saarbrücken Bexbach	—	—	3,5	—	3,5	1,800000
	Zusammen . . .		160,16	173,52	186,23	219,7	739,61	217,799500

Durchschnittskosten einer Meile.	Das Kapital ist oder soll gedeckt werden	Es sind darauf bis Ende Dezember 1845 eingezahlt.	Beträgt in Thalern ausgedrückt.	Es sind mithin noch aufzubringen	Bemerkungen.
Rthlr. Cour.		Prozente		Rthlr. Cour.	
	4,500000 Rthlr. durch 18000 Stamm-Aktien à 250 Rthlr. 2,500000 Rthlr. durch 10000 Prioritäts-Aktien à 250 Rthlr. zu 4 pCt. 1,250000 Rthlr. durch 5000 Prioritäts-Aktien à 250 Rthlr. zu 3½ pCt. v. Staate garantirt.	100	8,250000	—	
819000	1,250000 Rthlr. durch 5000 Priorität-Stamm-Aktien à 250 Rthlr. welche prioritätisch 4 pCt. aus dem Ertrage beziehen und außerdem an dem Rein-Ertrage über 4 pCt. Theil nehmen.	40	500000	750000	
412900	Durch Stamm-Aktien à 100 Rthlr.	10	41290	371610	Fortsetz. auf Holländischem Gebiet bis Mastricht.
289300	876000 Rthlr. durch 8760 Stamm-Aktien à 100 Rthlr.	100	876000	—	
	252000 Rthlr. ungedeckt.	—	—	252000	
pp. 500000	Noch unbestimmt.	—	—	pp. 4,000000	
pp. 400000	Desgleichen.	—	—	pp. 4,800000	
pp. 500000	Desgleichen.	—	—	3,500000	Ganze Länge bis Mainz 10 Meilen.
pp. 500000	Desgleichen.	—	—	pp. 10,000000	
514300	Desgleichen.	—	—	1,800000	Fortsetz. von Saarbrücken bis Metz.
289953		—	70,737640	147,061860	

Ausweis unter welcher Tabelle und Nr. die betreffende Eisenbahn in den vier folgend. speciellen Tabellen zu finden ist.	Namen der Eisenbahn.	Anfangs- und Endpunkt.	Länge der Bahn: vollendet und dem Verkehre eröffnet.	im Bau befindlich.	der Bau gesichert.	mehr oder weniger ernstlich projektirt.	Zusammen.	Erforderlich gewesenes oder erforderliches Anlagekapital.
			d. Meil.	d. Meil.	d. Meil.	d. M.	d. Meil.	Rthlr. Cour.
	Hiervon gehen ab:							
D. 4.	Berlin-Stralsund	für Mecklenburg	—	—	—	8	8	pp. 1,410000
B. 7.	Berlin-Hamburg	für Mecklenburg	—	9,25	—	—	9,25	pp. 2,055350
		für Lauenburg	—	6,75	—	—	6,75	pp. 1,499850
A. 8.	Berlin-Anhalt	für die Anhaltschen Länder	5,75	—	—	—	5,75	pp. 1,334800
C. 4.	Magdeburg-Leipzig	für die Anhaltschen Länder	2,75	—	—	—	2,75	pp. 794000
	Jüterbogk-Riesa	für das Königreich Sachsen	1,5	—	—	—	1,5	—
			—	—	1,5	—	1,5	—
B. 8.	Thüringische	für die sächsischen Herzogthümer	—	9,5	—	—	9,5	pp. 3,426840
D. 18.	Koblenz-Gießen	für Nassau	—	—	—	8,0	8,0	pp. 3,200000
		für das Großherzogthum Hessen	—	—	—	0,5	0,5	pp. 250000
	Zusammen . . .		10	25,5	1,5	16,5	53,5	13,970840
	Mithin bleiben für Preußen . . .		150,16	148,02	184,73	203,2	686,11	203,828660

III. In den Anhalti

B. 25.	Köthen-Bernburg	Köthen-Bernburg	—	2,3	—	—	2,3	400000
	Hierzu:							
A. 8.	Berlin-Anhalt	—	5,75	—	—	—	5,75	1,334800
A. 9.	Magdeburg-Leipzig	—	2,75	—	—	—	2,75	794000
	Zusammen in den Anhaltischen Herzogthümern		8,5	2,3	—	—	10,8	2,528800

Durchschnittskosten einer Meile. Rthlr. Cour.	Das Kapital ist oder soll gedeckt werden	Es sind darauf bis Ende Dezember 1845 eingezahlt. Prozente	Beträgt in Thalern ausgedrückt.	Es sind mithin noch aufzubringen Rthlr. Cour.	Bemerkungen.
176250		—	—	1,410000	
222200		70	1,438745	616605	
222200			1,049895	449955	
232140	Unter den betreffenden Eisenbahnen angeführt.	100	1,334800	—	
288730	Von der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Gesellschaft gebaut.	100	794000	—	
—	Wird wahrscheinlich von der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Gesellschaft gebaut.	—	—	—	
—		—	—	—	
360720		50	1,713420	1,713420	
400000		—	—	3,200000	
500000		—	—	250000	
—		—	6,330860	7,639980	
292180			64,406780	139,421880	

schen Herzogthümern.

173913	Durch 4000 Stamm-Aktien à 100 Rthlr.	30	120000	280000	
232140	Unter den betreffenden Eisenbahnen erwähnt.	100	1,334800	—	
288730		100	794000	—	
234100		—	2,248800	280000	

Ausweis unter welcher Tabelle und Nr. die betreffende Eisenbahn in den vier folgend. speciellen Tabellen zu finden ist.	Namen der Eisenbahn.	Anfangs- und Endpunkt.	Länge der Bahn: vollendet und dem Verkehre eröffnet.	Länge der Bahn: im Bau befindlich.	Länge der Bahn: der Bau gesichert.	Länge der Bahn: mehr oder weniger ernstlich projektirt.	Länge der Bahn: Zusammen.	Erforderlich ge[…] wesenes oder e[…] forderliches Anlagekapital.
			d. Meil.	d. Meil.	d. Meil.	d. M.	d. Meil.	Rthlr. Cour.
							IV. Im König[…]	
A. 22.	Leipzig-Dresden, incl. der Strecke von der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn auf sächsischem Gebiete	Leipzig, Dresden	15,5	—	—	—	15,5	6,500000
		Leipzig, Schkeuditz	1,5	—	—	—	1,5	—
A. 23.	Sächsisch-Schlesische	Dresden, Bischofswerda	5	—	—	—	15	6,000000
B. 20.		Bischofswerda, Görlitz	—	10	—	—		
B. 21.	Löbau-Zittau	Löbau, Zittau	—	4,5	—	—	4,5	2,000000
B. 22.	Sächsisch-Böhmische	Dresden, böhmische Grenze	—	7,5	—	—	7,5	4,500000
B. 23.	Chemnitz-Riesa	Chemnitz, Riesa	—	9,5	—	—	9,5	4,000000
A. 24.	Sächsisch-Baierische	Leipzig, Werdau	10	—	—	—	20	11,000000
		Werdau, Zwickau	1,5	—	—	—		
B. 24.		Zwickau, Gutenfürst an der baierischen Grenze	—	8,5	—	—		
D. 22.	Leipzig-Dürrenberg	Leipzig, Dürrenberg	—	—	—	2	2	600000
	Hierzu:							
C. 4.	Jüterbogk-Riesa	Riesa, preuß. Grenze	—	—	1,5	—	1,5	322500
		In Summa	33,5	40	1,5	2,0	77,0	34,922500
	Hiervon ab:							
A. 24.	Sächsisch-Baierische	für Sachsen-Altenburg	3	—	—	—	3	1,650000
Mithin im Königreiche Sachsen . . .			30,5	40	1,5	2	74	33,272500

Durchschnittskosten einer Meile. Rthlr. Cour.	Das Kapital ist oder soll gedeckt werden	Es sind darauf bis Ende Dezember 1845 eingezahlt Prozente	Beträgt in Thalern ausgedrückt	Es sind mithin noch aufzubringen Rthlr. Cour.	Bemerkungen.
eiche Sachsen.					
382350	4,500000 Rthlr. durch 45000 Stamm-Aktien à 100 Rthlr.				
—	1,500000 Rthlr. durch 15000 3½ prozentige Prioritäts-Aktien à 100 Rthlr.	100	6,500000	—	
	500000 Rthlr. Kassenscheine.				
400000	Durch 60000 Stamm-Aktien à 100 Rthlr.	60	3,600000	2,400000	
444444	Durch 20000 Stamm-Aktien à 100 Rthlr.	40	800000	1,200000	
600000	Noch unbestimmt, vorläufig durch Staatsmittel.	etwa 10 Proz.	450000	4,050000	
421050	Durch 40000 Stamm-Aktien à 100 Rthlr.	20	800000	3,200000	
	4,500000 Rthlr. durch Stamm-Aktien à 100 Rthlr.	100	6,000000	—	
550000	1,500000 Rthlr. durch Betheiligung der Königl. Sächsischen und Sachsen-Altenburgischen Regierung.	—	—	5,000000	
	5,000000 Rthlr. noch zu decken, wahrscheinlich 3⅓ Mill. durch Anleihen und 1⅔ Mill. durch Betheiligung Seitens der erwähnten Staats-Regierungen.				
300000	Noch unbestimmt.	—	—	600000	
pp. 215000	Wird wahrscheinlich von der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Gesellschaft erbaut.	—	—	322500	
461700		—	18,150000	16,772500	
550000	Bei der betreffenden Bahn angeführt.	100	1,650000	—	
455400		—	16,500000	16,772500	

Ausweis unter welcher Tabelle und Nr. die betreffende Eisenbahn in den vier folgend. speciellen Tabellen zu finden ist.	Namen der Eisenbahn.	Anfangs- und Endpunkt.	Länge der Bahn: vollendet und dem Verkehre eröffnet.	im Bau befindlich.	der Bau gesichert.	mehr oder weniger ernstlich projektirt.	Zusammen.	Erforderlich gewesenes oder erforderliches Anlagekapital
			d. Meil.	d. Meil.	d. Meil.	d. M.	d. Meil.	Rthlr. Cour.
								V. In den sächsischen
C. 20.	Main-Werra-Eisenbahn	Lichtenfels, Gerstungen oder Eisenach	—	—	16	—	16	7,423000
D. 27.	Gera-Altenburg	Gera, Altenburg	—	—	—	4	4	pp. 1,200000
A. 24.	Sächsisch-Baierische	—	3	—	—	—	3	pp. 1,650000
B. 8.	Thüringer	—	—	9,5	—	—	9,5	pp. 3,426840
		Zusammen	3	9,5	16	4	32,5	13,699840
	Hiervon ab:							
C. 20.	Main-Werra-Eisenbahn	für Baiern	—	—	1,5	—	1,5	695910
	Mithin in den sächsischen	Herzogthümern	3	9,5	14,5	4	31,0	13,003930
								VI. Im König
A. 26.	München-Augsburg	München, Augsburg	8,1	—	—	—	8,1	2,398200
A. 27.	Nürnberg-Fürth	Nürnberg, Fürth	0,88	—	—	—	0,88	124770

Durchschnittskosten einer Meile. Rthlr. Cour.	Das Kapital ist oder soll gedeckt werden	Es sind darauf bis Ende Dezember 1845 eingezahlt Prozente	Beträgt in Thalern ausgedrückt.	Es sind mithin noch aufzubringen Rthlr. Cour.	Bemerkungen.
Herzogthümern.					
463940	Noch unbestimmt.	—	—	7,423000	
300000	Desgleichen.	—	—	1,200000	
pp. 550000	Bei der betreffenden Bahn unter Preußen angeführt.	100	1,650000	—	
360720		50	1,713420	1,713420	
—		—	3,363420	10,336420	
463940		—	—	695910	
419480		—	3,363420	9,640510	
reiche Baiern.					
295000	War gedeckt durch 6000 Stamm-Aktien à 500 Fl.; durch ein Anlehen von 1,100000 Fl. Rhein. zu 4 pCt. und durch eins im Betrage von 100000 Fl. à 4½ pCt. Am 10. Oktober 1844 vom Staate durch Ankauf der Stamm-Aktien zum Nennwerthe u. durch Zahlung einer Aversional-Summe von 200000 Fl. erworben.	100	2,398200	—	
141900	177000 Fl. Rhein. durch 1770 Stamm-Aktien à 100 Fl. 36500 Fl. Rhein. durch Anleihen.	—	124770	—	

Ausweis unter welcher Tabelle und Nr. die betreffende Eisenbahn in den vier folgend. speciellen Tabellen zu finden ist.	Namen der Eisenbahn.	Anfangs- und Endpunkt.	Länge der Bahn: vollendet und dem Verkehre eröffnet.	im Bau befindlich.	der Bau gesichert.	mehr oder weniger ernstlich projektirt.	Zusammen.	Erforderlich gewesenes oder erforderliches Anlagekapital.
			d. Meil.	d. Meil.	d. Meil.	d. M.	d. Meil.	Rthlr. Cour.
B. 26.	Ludwigs-Süd-Nord-Bahn	Sächsische Grenze, Lichtenfels	—	14,75	—	—	49,85	18,843000
A. 25.		Lichtenfels, Nürnberg	12,25	—	—	—		
B. 26.		Nürnberg, Donauwörth	—	17,35	—	—		
A. 25.		Donauwörth, Augsburg	5,5	—	—	—		
C. 15.		Augsburg, Lindau	—	—	24	—	24	10,528000
D. 23.	München-Salzburg	München, Salzburg	—	—	—	16	16	pp. 6,400000
D. 24.	München-Starnberg	München, Starnberg	—	—	—	3,5	3,5	pp. 1,050000
C. 16.	Ludwigs-Westbahn	Bamberg, Aschaffenburg	—	—	26	—	26	16,559000
D. 25.	Baireuth-Neumarkt	Baireuth, Neumarkt	—	—	—	2	2	571000
B. 27.	Pfälzische Ludwigsbahn (incl. Zweigbahn nach Speyer)	Ludwigshafen, Berbach; Schifferstadt, Speyer	—	15	—	—	15	4,584000
C. 17.	Ludwigshafen-Frankenthal	Ludwigshafen, Frankenthal, an der hessischen Grenze	—	—	3	—	3	685200
C. 18.	Speyer-Lauterburg	Speyer, Lauterburg an der franz. Grenze	—	—	4,5	—	4,5	1,432500

Durchschnittskosten einer Meile. Rthlr. Cour.	Das Kapital ist oder soll gedeckt werden	Es sind darauf bis Ende Dezember 1845 eingezahlt Prozente	Beträgt in Thalern ausgedrückt.	Es sind mithin noch aufzubringen. Rthlr. Cour.	Bemerkungen.
377330	Durch Staatsmittel.	Man kann nach dem jetzigen Stande des Baues etwa $\frac{3}{8}$ der ganzen Summe annehmen.	7,066000	11,777000	
438680	Desgleichen.	—	—	10,528000	
pp. 400000	Wahrscheinlich durch Staatsmittel.	—	—	pp. 6,400000	
pp. 300000	Noch unbestimmt.	—	—	pp. 1,050000	
pp. 636900	Durch Staatsmittel.	—	—	pp. 7,800000	
285500	Noch unbestimmt und scheint das Projekt aufgegeben zu sein.	—	—	571000	
305600	Durch 16000 Stamm-Aktien à 500 Fl. Rhein.	30	1,375200	3,208800	
228400	Durch 2400 Stamm-Aktien à 500 Fl. Rhein.	5	34260	650940	Fortsetzg. von Frankenthal auf hessischem Gebiete bis Mainz.
318330	Durch 5000 Stamm-Aktien à 500 Fl. Rhein.	5	71625	1,360875	Fortsetzg. auf französischem Gebiete bis Straßburg.

Ausweis unter welcher Tabelle und Nr. die betreffende Eisenbahn in den vier folgend. speciellen Tabellen zu finden ist.	Namen der Eisenbahn.	Anfangs- und Endpunkt.	Länge der Bahn: vollendet und dem Verkehre eröffnet.	im Bau befindlich.	der Bau gesichert.	mehr oder weniger ernstlich projektirt.	Zusammen.	Erforderlich gewesenes oder erforderliches Anlagekapital.
			d. Meil.	d. Meil.	d. Meil.	d. M.	d. Meil.	Rthlr. Cour.
C. 19.	Zweibrücken-Homburg	Zweibrücken, Homburg	—	—	1,5	—	1,5	458400
D. 26.	Neustadt a. d. H.-Wörth	Neustadt a. d. H., Wörth a. Rhein	—	—	—	5	5	1,713000
	Hierzu:							
C. 20.	Main-Werra-Eisenbahn		—	—	1,5	—	1,5	859500
Zusammen im Königreiche Baiern . .			26,73	47,1	60,5	26,5	160,83	66,206570

VII. Im Königreiche

B. 28.	Westbahn	Stuttgart, Ludwigsburg	—	1,5	—	—	6,9	3,663840
C. 21.		Ludwigsburg, Klein-Villars; au der badischen Grenze	—	—	5,4	—		
C. 22.	Nordbahn	Thamm, Heilbronn	—	—	4,4	—	4,4	1,840360
B. 29.	Ostbahn	Stuttgart, Cannstadt	—	1	—	—	12,4	6,640280
A. 28.		Cannstadt, Eßlingen	1,5	—	—	—		
C. 23.		Eßlingen, Ulm	—	—	9,9	—		
C. 24.	Südbahn	Ulm, Friedrichshafen	—	—	13,8	—	13,8	3,517740
Hierzu die Kosten der Betriebsmittel für diese Bahnen								2,283000
C. 25.	Obere Neckar-Eisenbahn	Plochingen, Rottenburg	—	—	7	—	13	pp. 5,200000
D. 28.		Rottenburg, Rottweil	—	—	—	6		

Durchschnittskosten einer Meile. Rthlr. Cour.	Das Kapital ist oder soll gedeckt werden	Es sind darauf bis Ende Dezember 1845 eingezahlt. Prozente	Beträgt in Thalern ausgedrückt.	Es sind mithin noch aufzubringen Rthlr. Cour.	Bemerkungen.
305600	Durch 1600 Stamm-Aktien à 500 Fl. Rhein.	—	—	458400	Zweigbahn der Pfalzischen Ludwigsbahn.
342600	Noch unbestimmt und scheint aufgegeben zu sein.	—	—	1,713000	Desgl.
573000	Bei der betreffenden Eisenbahn erwähnt.	—	—	695910	
364070		—	11,170055	55,036515	

Würtemberg.

530990	Durch Staatsmittel, mittelst $3\frac{1}{2}$ prozentiger Anleihen.				Fortsetzg. auf badischem Gebiet bis Durlach od. Pforzheim.
418260 (ohne Betriebsmittel)	Der Bau dieser 37,5 deutschen Meilen langen Staatseisenbahnen ist incl. Betriebsmittel 2c. im Ganzen auf 31,427713 Fl. Rhein. oder 17,945220 Rthlr. veranschlagt; die Durchschnittskosten einer Meile stellen sich mithin auf etwa 478540 Rthlr.	Man kann nach dem jetzigen Stande des Baues ungefähr $\frac{1}{10}$ annehmen.	1,794520	16,150700	
535500 (ohne Betriebsmittel)					
254900 (ohne Betriebsmittel)					
pp. 400000	Noch unbestimmt.	—	—	5,200000	

Ausweis unter welcher Tabelle und Nr. die betreffende Eisenbahn in den vier folgend. speciellen Tabellen zu finden ist.	Namen der Eisenbahn.	Anfangs- und Endpunkt.	Länge der Bahn: vollendet und dem Verkehre eröffnet. d. Meil.	im Bau befindlich. d. Meil.	der Bau gesichert. d. Meil.	mehr oder weniger ernstlich projektirt. d. M.	Zusammen. d. Meil.	Erforderlich gewesenes oder erforderliches Anlagekapital. Rthlr. Cour.
C. 26.	Cannstadt, Würtembergische Grenze bei Nördlingen	Cannstadt, Nördlingen	—	—	14	—	14	7,317190
D. 29.	Göppingen-Gemünd	Göppingen, Gemünd	—	—	—	2	2	2,207500
D. 30.	Zweigbahn der Südbahn (Pferdebahn)	Leutkirch, Waldsee	—	—	—	3,5	3,5	525000
Zusammen im Königreiche Würtemberg . .			1,5	2,5	54,5	11,5	70	33,194910

VIII. Im Großher

A. 29.	Badische Staatsbahnen	Mannheim, Freiburg	28,3	—	—	—		
B. 30.		Freiburg, Leopoldshöhe an der schweizerischen Grenze	—	7,7	—	—	3	13,704000
A. 29.	Zweigbahnen	Appenweier, Kehl	1,8	—	—	—		
A. 29.		Oos, Baden	0,65	—	—	—		
D. 31.	Offenbach-Constanz	Offenbach, Constanz	—	—	—	16	16	6,400000
D. 32.	Verbindungsbahn mit den würtembergischen Eisenbahnen.	Durlach, Pforzheim, würtembergische Grenze	—	—	—	4,4	4,4	1,378600
B. 31.	Main-Neckar Im Ganzen 12,2 Meilen lang.	Heidelberg, badisch-hessische Grenze	—	4,2	—	—	4,2	767400
Zusammen im Großherzogthum Baden . .			30,75	11,9	—	20,4	63,05	22,250000

Durchschnittskosten einer Meile.	Das Kapital ist oder soll gedeckt werden	Es sind darauf bis Ende Dezember 1845 eingezahlt	Beträgt in Thalern ausgedrückt.	Es sind mithin noch aufzubringen	Bemerkungen.
Rthlr. Cour.		Prozente		Rthlr. Cour.	
522650	Noch unbestimmt.	—	—	7,317190	
1,103750	Desgleichen.	—	—	2,207500	Ausführung durch Privatmittel sehr zweifelhaft.
150000	Desgleichen.	—	—	525000	
474210		—	1,794520	31,400390	

zogthume Baden.

356410	Durch Staatsmittel mittelst $3\frac{1}{2}$-proz. Anleihen und Loosen, im Betrage von 24,000000 Fl. Rhein.	100	13,704000	—	Fortsetzg. auf schweizerischem Gebiete bis Basel.
400000	Noch unbestimmt.	—	—	6,400000	ad B. 31. Die Anlagekosten sind laut Staatsvertrag wegen der frühern Herstellung des Bahndammes zwischen Heidelberg und Friedrichsfeld so gering.
313320	Desgleichen.	—	—	1,378600	
182710	Durch Staatsmittel.	—	767400	—	
353160		—	14,471400	7,778600	

Ausweis unter welcher Tabelle und Nr. die betreffende Eisenbahn in den vier folgend. speciellen Tabellen zu finden ist.	Namen der Eisenbahn.	Anfangs- und Endpunkt.	Länge der Bahn: vollendet und dem Verkehre eröffnet. d. Meil.	im Bau befindlich. d. Meil.	der Bau gesichert. d. Meil.	mehr oder weniger ernstlich projektirt. d. M.	Zusammen. d. Meil.	Erforderlich gewesenes oder erforderliches Anlagekapital. Rthlr. Cour.
				IX. Im Großher				
B. 31.	Main-Neckar	Badische Grenze, Frankfurter Grenze	—	7,25	—	—	7,25	1,998500
B. 32.	Frankfurt-Offenbach	Frankfurt, Offenbach	—	0,5	—	—	0,5	200000
C. 27.	Mainz-Ludwigshafen	Mainz, Worms an der baierischen Grenze	—	—	5,75	—	5,75	2,284000
A. 30.	Von der Taunus-Eisenbahn	bei Kastel	0,25	—	—	—	0,25	85260
C. 28.	Von der Main-Weser-Eisenbahn		—	—	9	—	9	pp. 3,807000
D. 18.	Koblenz-Gießen		—	—	—	0,5	0,5	pp. 200000
D. 20.	Bingen-Mainz	Bingen, Mainz	—	—	—	3	3	pp. 1,500000
Zusammen im Großherzogthum Hessen . .			0,25	7,75	14,75	3,50	26,25	10,074760
				X. Im Herzog				
A. 30.	Taunus-Eisenbahn	Frankfurt, Wiesbaden, Bieberich	5,86	—	—	—	5,86	1,998500
B. 33.	Höchst-Soden	Höchst, Soden	—	0,75	—	—	0,75	45100
C. 29.	Bieberich-Rüdesheim	Bieberich, Rüdesheim	—	—	3,5	—	3,5	1,142000
D. 18.	Koblenz-Gießen	Koblenz, Gießen	—	—	—	8	8	3,200000
		zusammen	5,86	0,75	3,5	8	18,11	6,385600
	Hiervon ab:							
A. 29.	Taunus-Eisenbahn	für das Großherzogthum Hessen	0,25	—	—	—	0,25	85260
		für Frankfurt	0,50	—	—	—	0,50	170520
Bleiben für das Herzogthum Nassau . .			5,11	0,75	3,5	8	17,36	6,129820

Durchschnittskosten einer Meile. Rthlr. Cour.	Das Kapital ist oder soll gedeckt werden	Es sind darauf bis Ende Dezember 1845 eingezahlt. Prozente	Beträgt in Thalern ausgedrückt.	Es sind mithin noch aufzubringen Rthlr. Cour.	Bemerkungen.
zogthum Hessen.					
275700	Durch Staatsmittel, indem Obligationen zu 4 pCt. ausgegeben sind.	—	1,998500	—	
400000	Durch Staatsmittel.	Nach dem jetzigen Stande des Baus etwa ¼ der ganzen Summe.	50000	150000	Die ganze Länge der Bahn beträgt 1 Meile, indem ½ Meile auf frankfurter Gebiet fällt.
397220	Durch 8000 Stamm-Aktien à 500 Fl.	—	—	2,284000	
341040	Bei der Taunus-Eisenbahn erwähnt.	100	85260	—	
pp. 423000	Durch Staatsmittel.	—	—	pp. 3,807000	Die ganze Länge der Bahn ist 26 Meil.
pp. 400000	Noch unbestimmt.	—	—	pp. 200000	
500000	Desgleichen.	—	—	1,500000	
383800		—	2,133760	7,941000	
th um Nassau.					
341040	3,000000 Fl. durch 12000 Stamm-Aktien à 250 Fl.	100	1,998500	—	
60120	500000 Fl. durch eine zu 3½ pCt. verzinsliche Anleihe.	pp. 20	9020	36080	
326300	Durch 8000 Stamm-Aktien à 250 Fl.	—	—	1,142000	
400000	Noch nicht bestimmt.	—	—	3,200000	
352600		—	2,007520	4,378080	
341040	Vorstehend angeführt.	100	255780	—	
353200		—	1,751740	4,378080	

Ausweis unter welcher Tabelle und Nr. die betreffende Eisenbahn in den vier folgend. speciellen Tabellen zu finden ist.	Namen der Eisenbahn.	Anfangs- und Endpunkt.	Länge der Bahn: vollendet und dem Verkehre eröffnet.	im Bau befindlich.	der Bau gesichert.	mehr oder weniger ernstlich projektirt.	Zusammen.	Erforderlich gewesenes oder erforderliches Anlagekapital.
			d. Meil.	d. Meil.	d. Meil.	d. M.	d. Meil.	Rthlr. Cour.

XI. Im Gebiete der

A. 39.	Taunus-Eisenbahn		0,5	—	—	—	0,5	170520
B. 31.	Main-Neckar		—	0,75	—	—	0,75	1,122000
B. 32.	Frankfurt-Offenbach		—	0,5	—	—	0,5	200000
B. 34.	Frankfurt-Hanau	Frankfurt, Hanau	—	2,75	—	—	2,75	457140
C. 28.	Main-Weser		—	—	1	—	1	1,000000
		zusammen	0,50	4	1	—	5,5	2,949660
	Hiervon ab:							
B. 34.	Frankfurt-Hanau		—	2	—	—	2	330240
Bleiben für das Gebiet der freien Stadt Frankfurt			0,50	2	1	—	3,5	2,619420

XII. Im Kurfürsten

B. 34.	Frankfurt-Hanau	Frankfurter Grenze, Hanau	—	2	—	—	2	330240
C. 28.	Main-Weser Eisenbahn	Großherzoglich hessische Grenze, Kassel	—	—	16	—	16	6,725000

Durchschnittskosten einer Meile.	Das Kapital ist oder soll gedeckt werden	Es sind darauf bis Ende Dezember 1845 eingezahlt	Beträgt in Thalern ausgedrückt.	Es sind mithin noch aufzubringen	Bemerkungen.
Rthlr. Cour.		Prozente		Rthlr. Cour.	
freien Stadt Frankfurt.					
341040	Im Vorstehenden erwähnt.	100	170520	—	
—	Durch Staatsmittel. Das Anlagekapital ist laut Staatsvertrag wegen Vertheilung der Kosten der Bahn auf die 3 betreffenden Regierungen so groß.	100	1,122000	—	
400000	Durch Staatsmittel.	Nach dem jetzigen Stande des Baues etwa $\frac{1}{4}$ der ganzen Summe.	50000	150000	
165120	Durch 3200 Stamm-Aktien à 250 Fl. Rhein.	pp. 20	91428	365712	
—	Durch Staatsmittel. Das Anlagekapital ist wegen der Kosten des Bahnhofes zu Frankfurt so hoch anzunehmen.	—	—	1,000000	
536300		—	1,433948	1,607140	
165120		—	—	330240	
665330		—	1,433948	1,185472	
thum Hessen.					
165120	Im Vorstehenden erwähnt.	—	—	330240	
420310	Durch Staatsanleihe, Loose über 40 Rthlr. lautend.	100	6,725000	—	

Ausweis unter welcher Tabelle und Nr. die betreffende Eisenbahn in den vier folgend. speciellen Tabellen zu finden ist.	Namen der Eisenbahn.	Anfangs- und Endpunkt.	Länge der Bahn: vollendet und dem Verkehre eröffnet.	im Bau befindlich.	der Bau gesichert.	mehr oder weniger ernstlich projektirt.	Zusammen.	Erforderlich gewesenes oder erforderliches Anlagekapital.
			d. Meil.	d. Meil.	d. Meil.	d. M.	d. Meil.	Rthlr. Cour.
B. 35.	Friedrich-Wilhelms-Nordbahn	Gerstungen, sächsische Grenze, Haueda, westphäl. Grenze	—	17,25	—	—	19,35	8,000000
	Zweigbahn	Hümme, Carlshafen	—	2,1	—	—		
D. 33.	Von der Hannoverschen Südbahn	Kassel, hannöversche Grenze	—	—	—	1,25	1,25	375000
Zusammen im Kurfürstenthum Hessen ...			—	21,35	16	1,25	38,6	15,430240

XIII. Im Herzogthum

A. 31.	Braunschweig-Oschersleben	Wolfenbüttel, Oschersleben	7,25	—	—	—	7,25	1,600000
A. 32.	Braunschweig-Harzburg	Braunschweig, Wolfenbüttel	1,5	—	—	—	6,1	850000
		Wolfenbüttel, Harzburg	4,6	—	—	—		
A. 33.	Braunschweig-Hannover	Braunschweig, hannöv. Grenze	2,51	—	—	—	2,51	545000
D. 33.	Hannoversche Südbahn		—	—	—	1,25	1,25	375000
Zusammen im Herzogthum Braunschweig			15,86	—	—	1,25	17,11	3,370000

XIV. Im König

A. 33.	Hannover-Braunschweig	Hannover, braunschweig. Grenze	5,65	—	—	—	5,65	853050
B. 36.	Hildesheim-Lehrte	Hildesheim, Lehrte	—	3,35	—	—	7,15	1,702160
A. 34.	Lehrte-Celle	Lehrte, Zelle	3,8	—	—	—		

Durchschnittskosten einer Meile.	Das Kapital ist oder soll gedeckt werden	Es sind darauf bis Ende Dezember 1845 eingezahlt.	Beträgt in Thalern ausgedrückt.	Es sind mithin noch aufzubringen	Bemerkungen.
Rthlr. Cour.		Prozente		Rthlr. Cour.	
413440	Durch 80000 Stamm-Aktien à 100 Rthlr.	35	2,800000	5,200000	
300000	Noch unbestimmt.	—	—	375000	
400000		—	9,525000	5,905240	

Braunschweig.

220690	Durch Staatsmittel.	100	1,600000	—	
141667			850000	—	
227000			545000	—	Ganze Länge bis Hannover 8,15 Meil.
300000		—	—	375000	
197000		—	2,995000	375000	

reiche Hannover.

150980	Durch Staatsmittel.	100	853050	—	
238400		etwa ¾ der Summe.	1,276620	425540	

Ausweis unter welcher Tabelle und Nr. die betreffende Eisenbahn in den vier folgend. speciellen Tabellen zu finden ist.	Namen der Eisenbahn.	Anfangs- und Endpunkt.	Länge der Bahn: vollendet und dem Verkehre eröffnet.	im Bau befindlich.	der Bau gesichert.	mehr oder weniger ernstlich projektirt.	Zusammen.	Erforderlich gewesenes oder erforderliches Anlagekapital.
			d. Meil.	d. Meil.	d. Meil.	d. M.	d. Meil.	Rthlr. Cour.
B. 37.	Celle-Harburg	Celle, Harburg	—	17,3	—	—	17,3	4,041480
C. 30.	Hannover-Bremen	Hannover, Bremen	—	—	16,5	—	16,5	3,960000
C. 31.	Hannover-Minden	Hannover, Minden	—	—	8,5	—	8,5	2,095600
D. 33.	Hannöversche Südbahn	Hannover, Kassel	—	—	—	17	17	5,100000
C. 32.	Ostfriesische Eisenbahnen	Emden, Lingen	—	—	17	—	17	3,354320
		Lingen, Rheine an der preuß. Grenze	—	—	3,75	—	3,75	702170
		Nordhorn an d. holländ. Grenze, Lingen	—	—	3	—	3	570000
C. 33.	Osnabrücksche Eisenbahn	Lingen, Osnabrück preußische Grenze	—	—	14	—	14	3,262000
		zusammen	9,45	20,65	62,75	17	109,85	25,640780
	Hiervon ab:							
D. 33.	Hannöversche Südbahn	für Braunschweig	—	—	—	1,25	} 2,5	750000
		für Kurhessen	—	—	—	1,25		
C. 30.	Hannover-Bremen	für Bremen	—	—	0,5	—	0,5	—
Mithin im Königreiche Hannover			9,45	20,65	62,25	14,5	106,85	24,890780

Durchschnittskosten einer Meile. Rthlr. Cour.	Das Kapital ist oder soll gedeckt werden	Es sind darauf bis Ende Dezember 1845 eingezahlt. Prozente	Beträgt in Thalern ausgedrückt.	Es sind mithin noch aufzubringen Rthlr. Cour.	Bemerkungen.
233610	Durch Staatsmittel.	etwa ½ d. Summe	2,020740	2,020740	
240000		—	—	3,960000	
249000		—	—	2,095600	
300000	Noch unbestimmt, wahrscheinlich durch Staatsmittel.	—	—	5,100000	
197310		—	—	3,354320	
187250		—	—	702170	Fortsetzg. auf preuß. Gebiet bis Münster.
190000		—	—	570000	Fortsetzg. auf holländischem Gebiet bis Almelo.
233000		—	—	3,262000	Fortsetzg. auf preuß. Gebiet bis zur Köln-Mindener Eisenbahn.
233510		—	4,150410	21,490370	
300000	Vorstehend angeführt.	—	—	750000	
—		—	—	—	
233000		—	4,150410	20,740370	

Ausweis unter welcher Tabelle und Nr. die betreffende Eisenbahn in den vier folgend. speciellen Tabellen zu finden ist.	Namen der Eisenbahn.	Anfangs- und Endpunkt.	Länge der Bahn: vollendet und dem Verkehre eröffnet. d. Meil.	im Bau befindlich. d. Meil.	der Bau gesichert. d. Meil.	mehr oder weniger ernstlich projektirt. d. M.	Zusammen. d. Meil.	Erforderlich gewesenes oder erforderliches Anlagekapital. Rthlr. Cour.
			XV. Auf dem Gebiete der freien					
A. 35.	Hamburg-Bergedorf	Hamburg, Bergedorf	2	—	—	—	2	76134
D. 34.	Lübeck-Schwerin		—	—	—	1	1	pp. 20000
C. 30.	Hannover-Bremen		—	—	0,5	—	0,5	pp. 60000
		Zusammen . . .	2	—	0,5	1	3,5	1,561340
			XVI. In den Großherzog					
B. 38.	Mecklenburgische Eisenbahnen	Hagenow, Schwerin	—	4	—	—	15	2,800000
C. 34.		Schwerin, Rostock	—	—	11	—		
C. 35.		Bützow, Güstrow	—	—	1,75	—	1,75	300000
C. 36.		Schwerin, Wismar	—	—	4	—	4	1,200000
D. 34.	Lübeck-Schwerin	Schwerin, Lübecksche Grenze	—	—	—	7	7	pp. 1,400000
B. 7.	Berlin-Hamburg		—	9,25	—	—	9,25	pp. 2,055350
D. 4.	Berlin-Stralsund		—	—	—	8	8	pp. 1,410000
		Zusammen . . .	—	13,25	16,75	15	45	9,165350

Durchschnittskosten einer Meile.	Das Kapital ist oder soll gedeckt werden	Es sind darauf bis Ende Dezember 1845 eingezahlt	Beträgt in Thalern ausgedrückt	Es sind mithin noch aufzubringen	Bemerkungen.
Rthlr. Cour.		Prozente		Rthlr. Cour.	

Städte, Hamburg, Lübeck und Bremen.

380670	1,548000 Mark Banko durch 5160 Stamm-Aktien à 300 M. B.	100	761340	—	
	300000 Mark Banko durch Anleihen.				
pp. 200000	Noch unbestimmt.	—	—	pp. 200000	Die ganze Länge der Bahn beträgt 8 Meilen.
—	Durch Staatsmittel.	—	—	pp. 600000	Einschließlich des Bahnhofes zu Bremen.
446100		—	761340	800000	

thümern Mecklenburg.

186670	Durch 14000 Stamm-Aktien à 200 Rthlr.	30	840000	1,960000	
180000	Durch 1500 Stamm-Aktien à 200 Rthlr.	30	90000	210000	
300000	Durch 6000 Stamm-Aktien à 200 Rthlr.	30	360000	840000	
200000	Noch unbestimmt.	—	—	1,400000	
222200	Unter den betreffenden Eisenbahnen in Preußen angeführt.	70	1,438745	616605	
176250		—	—	1,410000	
203220		—	2,728745	6,436605	

Ausweis unter welcher Tabelle und Nr. die betreffende Eisenbahn in den vier folgend. speciellen Tabellen zu finden ist.	Namen der Eisenbahn.	Anfangs- und Endpunkt.	Länge der Bahn: vollendet und dem Verkehre eröffnet.	Länge der Bahn: im Bau befindlich.	Länge der Bahn: der Bau gesichert.	Länge der Bahn: mehr oder weniger ernstlich projektirt.	Länge der Bahn: Zusammen.	Erforderlich ge- wesenes oder er- forderliches Anlagekapital.
			d. Meil.	d. Meil.	d. Meil.	d. M.	d. Meil.	Rthlr. Cour.
				XVII. In den Herzogthümern				
B. 7.	Berlin-Hamburg		—	6,75	—	—	6,75	1,499850
A. 36.	Altona-Kiel	Altona, Kiel	14,07	—	—	—	14,07	3,075000
A. 37.	Glückstadt-Elmshorn	Elmshorn, Glückstadt	2,25	—	—	—	2,25	450000
C. 37.	Glückstadt-Heide	Glückstadt, Heide	—	—	9,5	—	9,5	1,500000
A. 38.	Rendsburg-Neumünster	Neumünster, Rendsburg	4,5	—	—	—	4,5	390000
	Zusammen . . .		20,82	6,75	9,5	—	37,07	6,914850

Recapi

I.	Im Kaiserthum Oesterreich	131,75	69,6	35	63,75	300,1	103,851150
II.	Im Königreich Preußen	150,16	148,02	184,73	203,2	686,11	203,828660
III.	In den Anhaltischen Herzogthüm.	8,5	2,3	—	—	10,8	2,528800
IV.	Im Königreich Sachsen	30,5	40	1,5	2	74	33,272500
V.	In den Sächsischen Herzogthüm.	3	9,5	14,5	4	31	13,003930
VI.	Im Königreich Baiern	26,73	47,1	60,5	26,5	160,83	66,206570
VII.	Im Königreich Würtemberg . . .	1,5	2,5	54,5	11,5	70	33,194910
VIII.	Im Großherzogthum Baden . . .	30,75	11,9	—	20,4	63,05	22,250000
IX.	Im Großherzogthum Hessen . . .	0,25	7,75	14,75	3,5	26,25	10,074760
X.	Im Herzogthum Nassau	5,11	0,75	3,5	8	17,36	6,129820
XI.	Im Gebiete d. freien Stadt Frankfurt	0,5	2	1	—	3,5	2,619420
XII.	Im Kurfürstenthum Hessen	—	21,35	16	1,25	38,6	15,430240
XIII.	Im Herzogthum Braunschweig .	15,86	—	—	1,25	17,11	3,370000
XIV.	Im Königreiche Hannover	9,45	20,65	62,25	14,5	106,85	24,890780
XV.	In dem Gebiete der freien Städte Hamburg, Lübeck und Bremen	2	—	0,5	1	3,5	1,561340
XVI.	In den Großherzth. Mecklenburg	—	13,25	16,75	15	45,0	9,165350
XVII.	In den Herzogthümern Holstein und Lauenburg	20,82	6,75	9,5	—	37,07	6,914850
	Zusammen . . .	436,88	403,42	474,98	375,85	1691,13	558,293080

Durchschnittskosten einer Meile. Rthlr. Cour.	Das Kapital ist oder soll gedeckt werden	Es sind darauf bis Ende Dezember 1845 eingezahlt. Prozente	Beträgt in Thalern ausgedrückt.	Es sind mithin noch aufzubringen Rthlr. Cour.	Bemerkungen.
Holstein und Lauenburg.					
222200	Bei der betreffenden Bahn unter Preußen angeführt.	70	1,049895	449955	
219650	Durch 20500 Stamm-Aktien à 100 Speziesthaler.	100	3,075000	—	
200000	360000 Rthlr. durch 24000 Stamm-Aktien à 100 Speziesthaler.	100	360000	—	
	90000 Rthlr. ungedeckt.	—	—	90000	ad C. 37.
157900	Durch 10000 Stamm-Aktien à 100 Speziesthaler.	5	75000	1,425000	Ohne Betriebsmaterial.
86666	Durch 2600 Stamm-Aktien à 100 Speziesthaler.	100	390000	—	Fortsetzg. nach Schleswig projektirt.
186260		—	4,949895	1,964955	
tulation.					
346120			54,296925	49,554225	
292180			64,406780	139,421880	
234100			2,248800	280000	
455400			16,500000	16,772500	
419480			3,363420	9,640510	
411655			11,170055	55,036515	
474210			1,794520	31,400390	
353160			14,471400	7,778600	
383800			2,133760	7,941000	
353200			1,751740	4,378080	
665330			1,433948	1,185472	
400000			9,525000	5,905240	
197000			2,995000	375000	
233000			4,150410	20,740370	
446100			761340	800000	
203220			2,728745	6,436605	
186260			4,949895	1,964955	
331039			198,681738	359,099330	

A. Allgemeine Uebersichts-Tafeln.

II. Nachweisung der dem Verkehre eröffneten deutschen Eisenbahnen und Bahntheile.

Laufende Nummer.	Name der Eisenbahn.	Stationen und Anhaltepunkte.	Länge der Bahnlinie in deutschen Meilen. Staats-Eisenbahnen.	Länge der Bahnlinie in deutschen Meilen. Privat-Eisenbahnen.	Anlagekapital. Staats-Eisenbahnen Thlr. Cour.	Anlagekapital. Privat-Eisenbahnen Thlr. Cour.
1.	Wien-Triest	Mürzzuschlag, Langenwang, Krieglach, Kindberg, Marein, Kapfenberg, Bruck, Bärnegg, Mixnitz, Frohnleiten, Peggau, Stübing, Judendorf, Gratz.	12,5	—	6,250000	—
2.	Wien-Gloggnitz	Wien, Mödling, Baden, Neustadt, Neunkirchen, Gloggnitz.	—	10	—	7,000000
	Zweigbahn	Mödling, Laxenburg.	—	0,5	—	148400
3.	Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	Hauptbahn. Wien, Floridsdorf, Wagram, Gänserndorf, Angern, Dürnkrut, Hohenau, Lundenburg, Neudorf, Göding, Bisenz, Pisek, Hradrisch, Napajedl, Hullein, Prerau, Leipnik.	—	27	—	11,480000
		Brünner Flügelbahn. Lundenburg, Saitz, Branowitz, Raigern, Brünn.	—	9		
		Olmützer Flügelbahn. Prerau, Brodeck, Olmütz.	—	3		
		Stockerauer Flügelbahn. Floridsdorf, Jedlersee, Korneuburg, Stockerau.	—	3		
				42		
4.	Staatsbahn von Olmütz nach Prag	Olmütz, Stephanau, Littau, Müglitz, Lukawetz, Hohenstadt, Budigsdorf, Landskron, Triebitz, Trübau, Wildenschwert, Brandeis, Chotzen, Hohenmauth, Ukersko, Morawan, Pardubitz, Pzrelautsch, Elbeteinitz, Kollin, Podiebrand, Böhmisch-Brod, Auwal, Biechowitz, Prag.	33,25	—	12,291500	—
5.	Prag-Lahna	Prag, Veghiba, Lahna.	—	7,5	—	226900
6.	Linz-Budweis-Gmunden	Budweis, Holkau, Angern, Kerschbaum, Lest, Oberndorf, Linz, Neubau, Wels, Lambach, Gmunden.	—	26	—	2,779000

Durchschnittskosten einer Meile.	Vom Anlagekapital sind bis 31. Dezember 1845 eingezahlt oder verwendet		Größtes Steigungsverhältniß.	Kleinster Krümmungs-Halbmesser.	Angabe der Zeit	
	Staats-Eisenbahnen	Privat-Eisenbahnen			in welcher die Bahn in Angriff genommen wurde.	in welcher die einzelnen Bahnstrecken dem Betriebe übergeben wurden.
Thlr. C.	Thlr. Cour.	Thlr. Cour.		Preuß. Fuß		
500000	6,250000	—	1 : 135	900	Septemb. 1842.	23. Oktober 1844.
700000	—	7,000000	1 : 100	2100	August 1839.	Wien-Mödling, März 1841. Mödling-Baden, 29. Mai 1841. Baden-Neustadt, 20. Juni 1841. Neustadt-Neunkirchen, 24. Okt. 1841. Neunkirchen-Gloggnitz, 5. Mai 1842.
296800	—	148400	—	—	Frühjahr 1845.	28. Sept. 1845.
271430	—	11,480000	1 : 300	570 dicht beim Brünner Bahnhofe, 1800 im freien Felde.	Sommer 1836.	Wien-Wagram, 6. Jan. 1838. Wagram-Gänserndorf, 16. April 1838. Gänserndorf-Dürnkrut, 9. Mai 1839. Dürnkrut-Lundenburg, 6. Juni 1839. Lundenburg-Brünn, 7. Juli 1839. Lundenburg-Hradrisch, 1. Mai 1841. Floridsdorf-Stockerau, 26. Juli 1841. Hradrisch-Prerau, 1. September 1841. Prerau-Olmütz, 17. Okt. 1841. Prerau-Leipnik, 15. Aug. 1842.
370000	12,291500	—	1 : 150	900	Septemb. 1842.	1. September 1845.
30000	—	226900	1 : 48	Nicht bekannt; die Krümmungen sind aber sehr bedeutend.	Sommer 1828.	21. März 1830.
106800	—	2,779900	1 : 15	120 in Linz 54.	Budweis-Linz, Herbst 1825. Linz-Gmunden Frühjahr 1834.	Budweis-Kerschbaum, Sommer 1828. Budweis-Linz, 1. Aug. 1832. Linz-Gmunden, 23. März 1836.

Laufende Nummer.	Name der Eisenbahn.	Stationen und Anhaltepunkte.	Länge der Bahnlinie in deutschen Meilen.		Anlagekapital.	
			Staats-Eisenbahnen.	Privat-Eisenbahnen.	Staats-Eisenbahnen Thlr. Cour.	Privat-Eisenbahnen Thlr. Cour.
7.	Berlin-Potsdam	Berlin, Zehlendorf, Potsdam.	—	3,5	—	1,400000
8.	Berlin-Anhalt	Berlin, Groß-Beeren, Ludwigsfelde, Trebbin, Luckenwalde, Jüterbogk, Zahna, Wittenberg, Koswig, Roslau, Dessau, Köthen.	—	20,25	—	4,700000
9.	Magdeburg-Leipzig	Magdeburg, Schönebeck, Gnadau a. d. Saale, Köthen, Stumsdorf, Halle, Schkeudiß, Leipzig.	—	15,75	—	4,100000
10.	Magdeburg-Halberstadt	Magdeburg, Langenweddingen, Blumenberg, Hadmersleben, Groß-Oschersleben, Nienhagen, Halberstadt.	—	7,8	—	1,574700
11.	Berlin-Stettin	Berlin, Bernau, Neustadt-Ebersw., Angermünde, Passow, Tantow, Stettin.	—	17,8	—	4,000000
	Niederschlesisch-Märkische					
12.	Berlin-Frankfurt	Berlin, Köpenick, Erkner, Fürstenwalde, Briesen, Frankfurt.	—	10,75	—	2,800000
13.	Bunzlau-Breslau	Bunzlau, Hainau, Liegniß, Stephansdorf, Lissa, Maltsch, Nimkau, Breslau.	—	14,4	—	4,116960
14.	Oberschlesische Eisenbahn	Breslau, Cattern, Leisewiß, Ohlau, Brieg, Lossen, Löwen, Czeppelwiß, Sczepannowiß, Oppeln, Gogolin, Cosel, Rudziniß, Gleiwiß, Zabrze, Ruda, Königshütte.	—	23,25	—	4,200000
15.	Wilhelmsbahn (Cosel, Oderberg)	Cosel, Ratiborer Hammer, Ratibor.	—	4	—	685680
16.	Breslau-Freiburg-Schweidniß	Breslau, Kant, Ingramsdorf, Königszelt, Freiburg, Schweidniß.	—	8,62	—	2,100000

Durchschnittskosten einer Meile.	Vom Anlagekapital sind bis 31. Dezember 1845 eingezahlt oder verwendet		Größtes Steigungsverhältniß.	Kleinster Krümmungs-Halbmesser.	Angabe der Zeit	
	Staats-Eisenbahnen	Privat-Eisenbahnen			in welcher die Bahn in Angriff genommen wurde.	in welcher die einzelnen Bahnstrecken dem Betriebe übergeben wurden.
Thlr. C.	Thlr. Cour.	Thlr. Cour.		Preuß. Fuß		
100000	—	1,400000	1 : 300	4800	Frühjahr 1836.	22. Sept. 1838 theilweise. 30. Okt. 1838 in ganzer Länge.
232140	—	4,700000	1 : 300	3600	Frühjahr 1839.	Köthen-Dessau, 1. Sept. 1840. Berlin-Jüterbogk, 18. August 1841. Koswig-Wittenberg, 28. Aug. 1841. 10. Sept. 1841 ganze Bahn.
287720	—	4,100000	1 : 288	3000	Frühjahr 1838.	Magdeburg-Schönebeck, 30. Juni 1839. Schönebeck-Köthen, 19. Juni 1840. Köthen-Halle, 22. Juli 1840. Halle-Leipzig, 18. Aug. 1840.
201890	—	1,574700	1 : 300	3600	21. März 1842.	15. Juli 1843.
225000	—	4,000000	1 : 240	2880	Frühjahr 1841.	Berlin-Neustadt-Ebersw., 30. Juli 1842. Neustadt-Ebersw.-Angermünde, 15. Nov. 1842. Angermünde-Stettin, 15. Aug. 1843.
260470	—	2,800000	1 : 114	3360	1. Juli 1841.	23. Okt. 1842.
332346	—	4,116960	1 : 200	3600	28. August 1843.	Breslau-Liegnitz, 18. Okt. 1844. Liegnitz-Bunzlau, 1. Okt. 1845.
204740	—	4,200000	1 : 200	2600 in der Nähe des Oppelner Bahnhofes; 6000 auf freiem Felde.	Frühjahr 1841. Die Fortsetzg. v. Oppeln August 1843.	Breslau-Ohlau, 22. Mai 1842. Ohlau-Brieg, 3. Aug. 1842. Brieg-Oppeln, 28. Mai 1843. Oppeln-Königshütte, 2. Nov. 1845.
171420	—	685680	1 : 300	3000 in der Nähe des Ratiborer Bahnhofes, sonst 6000.	24. April 1844.	Cosel-Ratibor, 1. Jan. 1846.
243620	—	1,900000	1 : 200	6000	Ende Mai 1842.	Breslau-Freiburg, 29. Oktober 1843. Königszelt-Schweidnitz, 21. Juli 1844.

Laufende Nummer.	Name der Eisenbahn.	Stationen und Anhaltepunkte.	Länge der Bahnlinie in deutschen Meilen.		Anlagekapital.	
			Staats-Eisenbahnen.	Privat-Eisenbahnen.	Staats-Eisenbahnen Thlr. Cour.	Privat-Eisenbahnen Thlr. Cour.
17.	Köln-Minden	Deutz, Mühlheim a. Rhein, Küppersteg, Langenfeld, Benrath, Düsseldorf, Calcum, Duisburg.	—	8	—	2,971440
18.	Düsseldorf-Elberfeld	Düsseldorf, Gerresheim, Erkrath, Hochdahl, Haan, Vohwinkel, Elberfeld.	—	3,52	—	2,027800
19.	Kohlen-Eisenbahnen	Die Kohlen-Eisenbahnen an der Ruhr und die Luisenthaler Kohleneisenbahn im Oberbergamte Saarbrücken.	—	7,02	—	702000
20.	Rheinische	Köln, Groß-Königsdorf, Horrem, Buir, Düren, Langerwehe, Eschweiler, Stolberg, Aachen, Herbesthal.	—	11,6	—	9,500000
21.	Bonn-Köln	Köln, Kalscheuren, Brühl, Sechtem, Roisdorf, Bonn.	—	3,9	—	1,128000
22.	Leipzig-Dresden	Leipzig, Machern, Wurzen, Dahlen, Oschatz, Riesa, Priestewitz, Niederau, Dresden.	—	15,5	—	6,500000
23.	Sächsisch-Schlesische	Dresden, Langebrück, Radeberg, Fischbach, Bischofswerda.	—	5	—	2,000000
24.	Sächsisch-Baierische	Leipzig, Kieritzsch, Altenburg, Gößnitz, Krimmitzschau, Werdau, Zwickau.	—	11,5	—	6,000000

Durchschnittskosten einer Meile.	Vom Anlagekapital sind bis 31. Dezember 1845 eingezahlt oder verwendet		Größtes Steigungsverhältniß.	Kleinster Krümmungs-Halbmesser.	Angabe der Zeit	
	Staats-Eisenbahnen	Privat-Eisenbahnen			in welcher die Bahn in Angriff genommen wurde.	in welcher die einzelnen Bahnstrecken dem Betriebe übergeben wurden.
Thlr. C.	Thlr. Cour.	Thlr. Cour.		Preuß. Fuß		
371430	—	2,971440	1 : 300	4800	1. Juli 1844.	Deutz-Düsseldorf, 15. Dezember 1845. Düsseldorf-Duisburg, 5. Febr. 1846.
576080	—	2,027800	1 : 30 geneigte Ebene, sonst 1 : 130	1800	Septemb. 1837.	Düsseldorf-Erkrath, 20. Dez. 1838. Erkrath-Vohwinkel, 21. Mai 1841. Vohwinkel-Elberfeld, 3. Sept. 1841.
100000	—	702000	—	—	—	Schon vor 1826 im Betriebe.
819000	—	8,750000	1 : 38 geneigte Ebene, sonst 1 : 230	576 am Bahnhofe zu Aachen, 1200 am Bahnhofe zu Köln; sonst 3600.	Im Jahre 1838.	Köln-Müngersdorf, 2. August 1839. Müngersdorf-Löwenich, Juli 1840. Löwenich-Aachen, 6. September 1841. Aachen-Belgische Grenze, 15. Okt. 1843.
289300	—	876000	1 : 300	6000	Frühjahr 1843.	15. Febr. 1844.
382350	—	6,500000	1 : 200	1400 am Leipziger Bahnh.; sonst 4000.	März 1836.	Leipzig-Althen, 24. April 1837. Althen-Machern, 11. Mai 1838. Dresden-Weintraube, 17. Juli 1838. Machern-Wurzen, 31. Juli 1838. Wurzen-Dahlen } 16. Septbr. Dresden-Oberau } 1838, ganze Bahn 7. April 1839.
400000	—	2,000000	1 : 55	1150	10. Juni 1844.	Dresden-Radeberg, 17. Nov. 1845. Radeberg-Bischofswerda, 22. Dez. 1845.
550000	—	6,000000	1 : 300	2800	1. Juli 1841.	Leipzig-Altenburg, 19. Septbr. 1842. Altenburg-Crimmitzschau, 15. März 1843 Crimmitzschau-Werdau-Zwikkau, 15. Okt. 1845.

Laufende Nummer.	Name der Eisenbahn.	Stationen und Anhaltepunkte.	Länge der Bahnlinie in deutschen Meilen.		Anlagekapital.	
			Staats-Eisenbahnen.	Privat-Eisenbahnen.	Staats-Eisenbahnen Thlr. Cour.	Privat-Eisenbahnen Thlr. Cour.
25.	Ludwigs-Süd-Nordbahn	Nordheim (bei Augsburg), Meitingen, Gersthofen, Oberhausen (bei Donauwörth).	5,5	—	6,697600	—
		Nürnberg, Fürther Kreuzung, Eltersdorf, Erlangen, Baiersdorf, Forchheim, Hirschaid, Bamberg, Breitengüßbach, Ebensfelden, Staffelstein, Lichtenfels.	12,25	—		
26.	München-Augsburg	München, Pasing, Lochhausen, Olching, Maisach, Nannhofen, Althegnenberg, Mering, Stierhof, Augsburg.	8,1	—	2,398200	—
27.	Nürnberg-Fürth	Nürnberg, Fürth.	—	0,88	—	124770
28.	Würtembergische Ostbahn	Cannstadt, Untertürkheim, Obertürkheim, Eßlingen.	1,5	—	803250	—
29.	Badische Staatseisenbahn nebst Zweigbahnen nach Kehl und nach Baden	Mannheim, Friedrichsfeld, Heidelberg, Wiesloch, Langenbrücken, Bruchsal, Weingarten, Durlach, Carlsruhe, Ettlingen, Malsch, Muggensturm, Rastatt, Oos, Steinbach, Bühl, Achern, Renchen, Appenweier, Offenburg, Niederschopfheim, Dinglingen, Kippenheim, Ettenheim, Herbolzheim, Kenzingen, Riegel, Emmendingen, Denzlingen, Freiburg. Zweigbahnen: Appenweier, Korf, Kehl. — Oos, Baden.	30,75	—	10,959600	—
30.	Taunus-Eisenbahn	Frankfurt a. M., Höchst, Hattersheim, Flörsheim, Hochheim, Kastel, Wiesbaden; und am Ende der Seitenbahn Bieberich.	—	5,86	—	1,998500

Durchschnittskosten einer Meile.	Vom Anlagekapital sind bis 31. Dezember 1845 eingezahlt oder verwendet		Größtes Steigungsverhältniß.	Kleinster Krümmungs-Halbmesser.	Angabe der Zeit	
	Staats-Eisenbahnen	Privat-Eisenbahnen			in welcher die Bahn in Angriff genommen wurde.	in welcher die einzelnen Bahnstrecken dem Betriebe übergeben wurden.
Thlr. C.	Thlr. Cour.	Thlr. Cour.		Preuß. Fuß		
377330	6,697600	—	1 : 153	2000; in der Nähe von Bahnhöfen 500.	Sommer 1843.	Feierliche Eröffnung der Bahnstrecke Nürnberg-Bamberg, 24. August 1844; dem Verkehre übergeben am 1 Okt. j. J. Nordheim-Oberhausen, 20. November 1844. Bamberg-Lichtenfels, 15. Febr. 1846.
295000	2,398200	—	1 : 281	3000	9. Februar 1838.	München-Lochhausen, 1 Sept. 1839. Lochhausen-Olching, 27. Oktbr 1839. Olching-Maisach, 7. Dez. 1839. Maisach-Nannhofen, 22. Mai 1840. Nannhofen-Althegnenberg, 14. Sept. 1840. Althegnenberg-Augsburg, 4ten Oktober.
141900	—	124770	1 : 200	Die Krümmungen sind ganz unbedeutend.	Anfang Mai 1835.	7. Dez. 1835.
535500	803250	—	1 : 200	2000	Juni 1844.	Cannstadt-Untertürkheim, 22. Okt. 1845. Untertürkheim-Eßlingen, 20sten Nov. 1845.
356410	10,959600	—	1 : 100	3000, mit Ausnahme einiger Kurven, welche den Eintritt in die Stationen vermitteln, deren Radius bis auf 800 Fuß reduzirt werden mußte.	Septemb. 1838.	Mannheim-Heidelberg, 11. September 1840. Heidelberg-Carlsruhe, 15. April 1843. Carlsruhe-Rastatt, 1. Mai 1844. Rastatt-Oos, 6. Mai 1844. Oos-Kehl, resp. Offenburg, 1. Juni 1844. Zweigbahn von Oos nach Baden, 25. Juli 1845. Offenburg-Freiburg, 1. August 1845.
341040	—	1,998500	1 : 270	2100	Herbst 1838.	Frankfurt-Hattersheim, 11. September 1839. Mainz-Wiesbaden, 10. März 1840. Ganze Hauptbahn, 13. April 1840. Zweigbahn nach Bieberich, 3ten Aug. 1840.

Laufende Nummer.	Name der Eisenbahn.	Stationen und Anhaltepunkte.	Länge der Bahnlinie in deutschen Meilen. Staats-Eisenbahnen.	Privat-Eisenbahnen.	Anlagekapital. Staats-Eisenbahnen Thlr. Cour.	Privat-Eisenbahnen Thlr. Cour.
31.	Braunschweig-Oschersleben	Wolfenbüttel, Schöppenstadt, Jerxheim, Wegersleben, Oschersleben.	7,25	—	1,600000	—
32.	Braunschweig-Harzburg	Braunschweig, Wolfenbüttel, Schladen, Vienenburg, Harzburg.	6,1	—	850000	—
33.	Braunschweig-Hannover	Braunschweig, Vechelde, Peine, Lehrte, Hannover.	8,16	—	1,398050	—
34.	Lehrte-Celle	Lehrte, Burgdorf, Celle.	3,8	—	903560	—
35.	Hamburg-Bergedorf	Hamburg, Bergedorf.	—	2	—	761340
36.	Altona-Kiel	Altona, Pinneberg, Tornesch, Elmshorn, Horst, Wrist, Neumünster, Bordesholm, Kiel.	—	14,07	—	3,075000
37.	Glückstadt-Elmshorn	Glückstadt, Herzhorn, Siethwende, Elmshorn.	—	2,25	—	450000
38.	Rendsburg-Neumünster	Neumünster, Nortorf, Bockelholm, Rendsburg.	—	4,5	—	390000
			129,16	307,72	44,151760	88,940490
			436,88		133,092250	

Durchschnittskosten einer Meile. Thlr. C.	Vom Anlagekapital sind bis 31. Dezember 1845 eingezahlt oder verwendet: Staats-Eisenbahnen Thlr. Cour.	Privat-Eisenbahnen Thlr. Cour.	Größtes Steigungsverhältniß.	Kleinster Krümmungs-Halbmesser. Preuß. Fuß	Angabe der Zeit in welcher die Bahn in Angriff genommen wurde.	in welcher die einzelnen Bahnstrecken dem Betriebe übergeben wurden.
220690	1,600000	—	1 : 400	4800	Frühjahr 1842.	15. Juli 1843.
141667	850000	—	1 : 45	2700	22. Aug. 1837.	Braunschweig-Wolfenbüttel, 30. November 1838. Wolfenbüttel-Schladen, Vienenburg-Harzburg } August 1840. Ganze Bahn, 31. Okt. 1841.
171540	1,398050	—	1 : 360	3600; in der Nähe des Lehrter Bahnhofes 2400.	15. Juli 1842.	Hannover-Lehrte, 22. Okt. 1843. Lehrte-Peine, 3. Dez. 1843. Ganze Bahn, 19. Mai 1844.
238400	903560	—	1 : 300	6000 in der Nähe des Lehrter Bahnhofes 1800.	April 1844.	15. Okt. 1845.
380620	—	761340	1 : 500; dicht vorm Hamburger Bahnh. 1 : 100.	4800	Juni 1840.	16. Mai 1842.
219650	—	3,075000	1 : 184 u. 1 : 200 in der Nähe v. Bahnhöf., sonst 1 : 400	5840	8. März 1843.	18. Sept. 1844.
200000	—	360000	1 : 800	3650	August 1844.	19. Juli 1845.
86666	—	390000	1 : 300	3650	15. April 1845.	18. September 1845.
	44,151760	87,648490				
304091	131,800250					

A. Allgemeine Uebersichts-Tafeln.

III. Nachweisung der im Bau befindlichen Eisenbahnen Deutschlands.

Laufende Nummer.	Name der Eisenbahn.	Stationen.	Länge der Bahn in deutschen Meilen. Staats-Eisenbahnen.	Privat-Eisenbahnen.	Erforderliches Anlagekapital. Staats-Eisenbahnen Thlr. Cour.	Privat-Eisenbahnen Thlr. Cour.
1.	Wien-Triest	Gratz, Neudorf, St. Egidy, Spielfeld, Leitersberg, Marburg, Pöltschach, Lipoglawa, Cilli, Ratoble, Steinbrück, Fischern, Laibach.	28,5	—	14,250000	—
2.	Zweigbahnen der Wien-Gloggnitz-Eisenbahn	Wien, Bruck a. d. Leitha. Neustadt, Katzelsdorf. Wiener Bahnhof-Hauptzollamt in Wien.	— — —	5 0,5 0,5	— — —	2,247000 176000 228200
3.	Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	Leipnik, Weißkirchen, Dasnik, Bothenwald, Mährisch-Ostrau, Oderberg.	—	10	—	2,450000
4.	Brünner-Flügelbahn	Brünn, Blansko, Brüsau, Zwittau, Böhmisch-Trübau.	12,1	—	6,294050	—
5.	Prag-Dresden	Prag, Theresienstadt, Aussig, Tetschen an der sächsischen Grenze.	13	—	5,200000	—
6.	Potsdam-Magdeburg	Potsdam, Brandenburg, Plauen, Genthin, Burg, Magdeburg.	—	15,8	—	4,000000
7.	Berlin-Hamburg Zweigbahn von Büchen nach Lauenburg	Berlin, Charlottenburg, Spandow, Nauen, Friesack, Neustadt a. D., Zernitz, Paulinenau, Glöwen, Wilsnack, Wittenberge, Grabow, Ludwigslust, Hagenow, Brahlsdorf, Boitzenburg, Büchen, Schwarzenbeck, Friedrichsruhe, Rheinbeck, Bergedorf.	—	36	—	8,000000
8.	Thüringische	Halle, Merseburg, Weißenfels, Naumburg, Weimar, Erfurt, Gotha, Eisenach, Gerstungen an der churfürstlich-hessischen Grenze.	—	25	—	9,000000
9.	Stettin-Stargard	Stettin, Damm, Stargard.	—	5	—	1,100000
10.	Niederschlesisch-Märkische	Frankfurt, Finkenheerd, Fürstenberg, Neu-Zelle, Guben, Sommerfeld, Gassen, Sorau, Hansdorf, Halbau, Kohlfurt, Bunzlau. Von Kohlfurt Verbindungsbahn mit der Sächsisch-Schlesischen über Penzig, Hennersdorf nach Görlitz.	—	26,22	—	9,383040
11.	Niederschlesische Zweigbahn	Glogau, Quaritz, Sprottau, Sagan, Hansdorf.	—	9,5	—	1,500000
12.	Oberschlesische Eisenbahn	Königshütte, Myslowitz, Slupna an der Grenze des Freistaats Krakau.	—	3,5	—	1,276600

Durchschnittskosten einer Meile.	Vom Anlagekapital sind bis 31. Dezember 1845 eingezahlt oder verwendet		Größtes Steigungsverhältniß.	Kleinster Krümmungs-Halbmesser.	Angabe der Zeit	
	Staats-Eisenbahnen	Privat-Eisenbahnen			in welcher die Bahn in Angriff genommen wurde.	in welcher die Bahn wahrscheinlich dem Verkehre eröffnet wird.
Thlr. C.	Thlr. Cour.	Thlr. Cour.		Preuß. Fuß		
500000	7,125000	—	1:130	600	Frühjahr 1844. Cilli-Laibach, Frühjahr 1845.	Gratz-Cilli im Anfange des Jahres 1846. Cilli-Laibach im J. 1847.
430800	—	1,339100	1:300	2500	Frühjahr 1845.	Im Jahre 1847.
245000	—	1,470000	1:300	2400	Frühjahr 1844.	Mitte d. J. 1846.
519300	3,147025	—	1:200	900	Oktober 1843.	Im Jahre 1847.
400000	1,040000	—	1:200	900	Anfang Sommer 1845.	Im Jahre 1847.
260000	—	2,800000	1:303	1800 in der Nähe der Bahnhöfe, sonst 3600	Anfang Herbst 1844.	Ende d. J. 1846.
222222	—	5,600000	1:300	3600	6. Mai 1844.	Ende d. J. 1847.
360720	—	4,500000	1:200	2400	Anfang Herbst 1844.	Theilweise im Jahre 1846; ganze Länge im J. 1847.
220000	—	1,100000	1:400	4000	Herbst 1843.	In der ersten Hälfte des Jahres 1846.
332346	—	4,883040	1:200	3600	Frühjahr 1843.	Gegen die Mitte des Jahres 1846.
157900	—	1,050000	1:120	4200	August 1844.	Desgleichen.
204740	—	—	1:200	6000	Frühjahr 1844.	Im Jahre 1846.

Laufende Nummer.	Name der Eisenbahn.	Stationen und Anhaltepunkte.	Länge der Bahnlinie in deutschen Meilen. Staats-Eisenbahnen.	Länge der Bahnlinie in deutschen Meilen. Privat-Eisenbahnen.	Erforderliches Anlagekapital. Staats-Eisenbahnen Thlr. Cour.	Erforderliches Anlagekapital. Privat-Eisenbahnen Thlr. Cour.
13.	Wilhelmsbahn (Cosel-Oderberg)	Ratibor, Oderberg.	—	3	—	514320
14.	Brieg-Neisse	Brieg, Grottkau, Neisse.	—	5,5	—	1,100000
15.	Kottbusser Pferdebahn	Kottbus, Goyatz am Schwielochsee.	—	4	—	273000
16.	Köln-Minden	Duisburg, Gelsenkirchen, Dortmund, Camen, Hamm, Ahlen, Oelde, Rheda, Bielefeld, Brakemeier, Herford, Minden, Landesgrenze.	—	27	—	10,028560
17.	Bergisch-Märkische	Elberfeld, Barmen, Schwelm, Hagen, Wetter, Witten, Dortmund.	—	8	—	4,000000
18.	Prinz-Wilhelmsbahn	Vohwinkel, Neviges, Langenberg, Nierenhof, Dilldorf, Steele.	—	4	—	1,100000
19.	Aachen-Mastricht	Aachen, holländische Grenze.	—	1	—	412900
20.	Sächsisch-Schlesische	Bischofswerda, Bautzen, Löbau, Reichenbach, Görlitz.	—	10	—	4,000000
21.	Löbau-Zittau	Löbau, Zittau.	—	4,5	—	2,000000
22.	Sächsisch-Böhmische	Dresden, Pirna, Königsstein, Krippen, Tetschen, böhmische Grenze.	7,5	—	4,500000	—
23.	Chemnitz-Riesa	Chemnitz, Frankenberg, Mitweida, Hertha, Döbeln, Riesa.	—	9,5	—	4,000000
24.	Sächsisch-Baierische	Werdau, Neumark, Reichenbach, Ober-Mylau, Netschkau, Plauen, Gutenfürst an der baierischen Grenze.	—	8,5	—	5,000000
25.	Köthen-Bernburg	Köthen, Bernburg.	—	2,3	—	400000
26.	Ludwig-Süd-Nordbahn	Donauwörth, Haarburg, Nördlingen, Oettingen, Wassertrüdingen, Gunzenhausen, Pleinfeld, Roth, Schwabach, Nürnberg. — Lichtenfels, Hochstadt, Burgkundstadt, Mainleus, Culmbach, Untersteinach, Neuenmarkt, Marktschorgast, Stambach, Münchberg, Schwarzenbach, Hof, sächsische Grenze.	32,1	—	12,145400	—

Durchschnittskosten einer Meile.	Vom Anlagekapital sind bis 31. Dezember 1845 eingezahlt oder verwendet		Größtes Steigungsverhältniß.	Kleinster Krümmungs-Halbmesser.	Angabe der Zeit	
	Staats-Eisenbahnen	Privat-Eisenbahnen			in welcher die Bahn in Angriff genommen wurde.	in welcher die Bahn wahrscheinlich dem Verkehre eröffnet wird.
Thlr. C.	Thlr. Cour.	Thlr. Cour.		Preuß. Fuß		
171420	—	334320	1:200	6000	Sommer 1844.	Mitte d. J. 1846.
200000	—	220000	1:200	5000	Herbst 1845.	Im Jahre 1847.
68250	—	218400	1:150	1800	Herbst 1844.	Desgleichen.
371430	—	2,228560	1:300	4800	1. Juli 1844.	Theilweise im Jahre 1846; ganze Länge 1847.
500000	—	800000	1:100	3600	Ende Sommer 1844.	Im Jahre 1847.
275000	—	440000	1:30 geneigte Ebne, sonst 1:100	1200	Sommer 1844.	Im Jahre 1847.
412900	—	41290	1:300	3600	Dezember 1845.	Im Jahre 1848.
400000	—	1,600000	1:140	1200	10. Juni 1844.	Theilweise im Jahre 1846; ganze Länge 1847.
444444	—	800000	1:90	1600	Frühjahr 1845.	Im Jahre 1847.
600000	450000	—	1:200	1200	Sommer 1845.	Im Jahre 1847.
421050	—	800000	1:80	1000	Frühjahr 1845.	Im Jahre 1848.
550000	—	—	1:100	1000	Herbst 1844.	Ende d. J. 1847.
173913	—	120000	1:300	4000	Frühjahr 1845.	Mitte d. J. 1846.
377330	7,197850	—	1:40	1000	Sommer 1843.	Theilweise im Jahre 1846; ganze Länge Mitte des Jahres 1847.

Laufende Nummer.	Name der Eisenbahn.	Stationen.	Länge der Bahnlinie in deutschen Meilen.		Erforderliches Anlagekapital.	
			Staats-Eisenbahnen.	Privat-Eisenbahnen.	Staats-Eisenbahnen Thlr. Cour.	Privat-Eisenbahnen Thlr. Cour.
27.	Pfälzische Ludwigsbahn	Ludwigshafen, Schifferstadt, Neustadt, Hochspeyer, Kaiserslautern, Landstuhl, Homburg, Bexbach. Von Schifferstadt Zweigbahn nach Speyer.	—	15	—	4,584000
28.	Würtembergische Westbahn	Stuttgart, Ludwigsburg.	1,5	—	796480	—
29.	Würtembergische Ostbahn	Stuttgart, Cannstadt.	1	—	535500	—
30.	Badische Staatsbahn	Freiburg, Wolfenweiler, Krotzingen, Heitersheim, Müllheim, Schliengen, Rheinweiler, Efringen, Leopoldshöhe.	7,7	—	2,744400	—
31.	Main-Neckarbahn	Heidelberg, Friedrichsfeld, Ladenburg, Weinheim, Heppenheim, Zwingenberg, Darmstadt, Frankfurt.	12,2	—	3,887900	—
32.	Frankfurt-Offenbach	Frankfurt, Offenbach.	1	—	400000	—
33.	Höchst-Soden	Höchst, Soden.	—	0,75	—	45100
34.	Frankfurt-Hanau	Frankfurt, Hanau.	—	2,75	—	457140
35.	Friedrich-Wilhelms-Nordbahn	Churhessische, Hönebach, Weiterode, Rotenburg, Altmorschen, Melsungen, Kassel, Mönchehof, Grebenstein, Hofgeismar, Hümme, Liebenau, Haueda an der westphälischen Grenze. — Zweigbahn von Hümme nach Carlshafen.	—	19,35	—	8,000000
36.	Hildesheim-Lehrte	Hildesheim, Drispenstädt, Asel, Lehrte.	3,35	—	798600	—
37.	Celle-Harburg	Celle, Uelzen, Lüneburg, Harburg.	17,3	—	4,041480	—
38.	Hagenow-Schwerin	Hagenow, Schwerin.	—	4	—	746680
			137,25	266,17	55,593810	85,922940
			403,42		141,516750	

Durchschnittskosten einer Meile.	Vom Anlagekapital sind bis 31. Dezember 1845 eingezahlt oder verwendet		Größtes Steigungsverhältniß.	Kleinster Krümmungs-Halbmesser.	Angabe der Zeit	
	Staats-Eisenbahnen	Privat-Eisenbahnen			in welcher die Bahn in Angriff genommen wurde.	in welcher die Bahn wahrscheinlich dem Verkehre eröffnet wird.
Thlr. C.	Thlr. Cour.	Thlr. Cour.		Preuß. Fuß		
305600	—	1,375200	1:140	1000	Herbst 1844.	Theilweise im Jahre 1846; ganze Länge Ende des Jahres 1847.
530990 535500	} 991270	—	1:125 1:125	1800 3500	} Juni 1844.	{ Im Laufe d. Jahres 1846.
356410	2,744400	—	1:200	1910	Frühjahr 1844.	Ende d. J. 1846.
318700	3,887900	—	1:333	3186	November 1843.	In der ersten Hälfte des Jahres 1846.
400000	100000	—	1:300	4000	Sommer 1845.	Im Jahre 1846.
60120	—	9020	1:200	2000	Herbst 1845.	Desgleichen.
165120	—	91428	1:300	3600	Herbst 1845.	Im Jahre 1847.
413440	—	2,800000	1:100	1100 in der Nähe des Bahnhofes zu Melsungen, sonst 2000	1. Juli 1845.	Theilweise im Jahre 1847; ganze Länge im J. 1848.
238400	373060	—	1:300	2000	April 1844.	Im Jahre 1846.
233610	2,020740	—	1:300	3600	April 1844.	Theilweise im Jahre 1846; ganze Länge 1847.
186670	—	373340	1:400	4000	Sommer 1845.	Im Jahre 1847.
	28,977245	34,993698				
350817	63,970943					

A. Allgemeine Uebersichts-Tafeln.

IV. Nachweisung derjenigen deutschen Eisenbahnen, deren Bau gesichert scheint.

Laufende Nummer.	Name der Eisenbahn.	Berührungspunkte.	Länge der Bahn in deutschen Meilen. Staats-Eisenbahnen.	Privat-Eisenbahnen.	Veranschlagtes Anlagekapital. Staats-Eisenbahnen Thlr. Cour.	Privat-Eisenbahnen Thlr. Cour.
1.	Wien-Triest	Außer den beiden Endpunkten Laibach und Triest, steht in Bezug auf die Richtung nichts fest.	16,5	—	11,250000	—
		Ein Gleiches gilt von der Uebersteigung des Semmering, wo die beiden Endpunkte Mürzzuschlag und Gloggnitz gegeben sind.	6	—		
2.	Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	Oderberg, Oswieczin. Gänserndorff, Marchegg.	— —	10 2,5	— —	2,450000 560000
3.	Magdeburg-Wittenberge	Magdeburg, Wittenberge.	—	10	—	4,500000
4.	Jüterbogk-Riesa, incl. des sächsis. Theils	Jüterbogk, Riesa.	—	12	—	3,122500
5.	Stargard-Posen	Stargard, Driesen, Posen.	—	23	—	5,500000
6.	Berlin-Königsberg	Berlin; Richtung bis Dirschau noch nicht bestimmt; wahrscheinlich über Cüstrin, Landsberg, Bromberg, Preußisch-Holland, Mehlsack, Zinten, Kreuzburg. Von Dirschau über Marienburg, Elbing nach Königsberg.	—	85	—	32,000000
7.	Zweigbahnen der Köln-Minden Bahn	Duisburg, Duisburger Hafen. Nach Ruhrort. Nach Mühlheim a. d. Ruhr.	—	2,25	—	675000
8.	Hamm, Lippstadt	Hamm, Soest, Lippstadt.	—	5	—	1,250000
9.	Köln-Minden Thüringer Verbindungsbahn	Lippstadt, Paderborn, Haueda an der churhessischen Grenze.	—	12	—	5,500000
10.	Hamm-Münster	Hamm, Münster.	—	4,5	—	1,300000
11.	Unterrheinische	Lipperheider Bahnhof an der Köln-Minden Eisenbahn, Wesel, holländische Grenze.	—	7,3	—	1,900500
12.	Ruhrort-Krefeld-Kreis Gladbach	Homburg (Ruhrort gegenüber), Uerdingen, Krefeld, Gladbach.	—	6	—	859000
13.	Aachen-Gladbach-Neuß Röhrthal Zweigbahn	Neuß, Gladbach, Rheidt, Aachen. Düren, Jülich, Linnich, Heinsberg.	— —	10,25 5,43	—	4,000000

Durchschnittskosten einer Meile.	Vom Anlagekapital sind bis 31. Dezember 1845 eingezahlt oder verwendet		Größtes Steigungsverhältniß.	Kleinster Krümmungs-Halbmesser.	Angabe der Zeit	
	Staats-Eisenbahnen	Privat-Eisenbahnen			in welcher der Bau der Bahn sicher gestellt wurde.	in welcher die Bahn wahrscheinlich in Angriff genommen wird.
Thlr. C.	Thlr. Cour.	Thlr. Cour.		Preuß. Fuß		
500000	—	—	?	?	Dezember 1841.	Im Laufe des Jahres 1846.
245000	—	—	?	?	März 1836.	Noch unbestimmt.
224000	—	—	?	?	Frühjahr 1845.	Im Jahre 1846.
450000	—	450000	?	?	6. Juli 1845.	Anfang des Jahres 1846.
266670	—	250000	?	?	2. September 1845.	Desgl.
239130	—	550000	?	?	Ende April 1845.	Desgl.
300000	—	—	?	?	22. Nov. 1842.	Von Königsberg bis Marienburg im J. 1846; der andere Theil noch unbestimmt.
300000	—	—	?	?	Im Laufe des Jahres 1845.	Im Laufe des Jahres 1846.
350000	—	—	?	?	Juni 1845.	Desgl.
458300	—	550000	?	?	März 1845.	Desgl.
288890	—	13000	?	?	15. Mai 1844.	Desgl.
260000	—	—	1:300	4800	Sommer 1845.	Desgl.
143160	—	—	1:400	6000	Oktober 1845.	Desgl.
255170	—	—	1:37½	3600; in der Nähe von Bahnh. 2400	Oktober 1845.	Desgl.

Laufende Nummer.	Name der Eisenbahn.	Berührungspunkte.	Länge der Bahn in deutschen Meilen.		Veranschlagtes Anlagekapital.	
			Staats-Eisenbahnen.	Privat-Eisenbahnen.	Staats-Eisenbahnen Thlr. Cour.	Privat-Eisenbahnen Thlr. Cour.
14.	Saarbrücken-Bexbach	Saarbrücken, Neunkirchen, Wellersweiler, Bexbach.	—	3,5	—	1,800000
15.	Augsburg-Lindau	Augsburg, Schwabmünchen, Kaufbeuern, Kempten, Jmanstadt, Lindau.	24	—	10,528000	—
16.	Ludwigs-Westbahn	Bamberg, Schweinfurt, Würzburg, Gemünden, Lohr, Aschaffenburg; von hier wahrscheinlich über Hanau nach Frankfurt.	26	—	16,559000	—
17.	Ludwigshafen-Frankenthal	Ludwigshafen, Frankenthal an der hessischen Grenze.	—	3	—	685200
18.	Speyer-Lauterburg	Speyer, Lauterburg an der französischen Grenze.	—	4,5	—	1,432500
19.	Zweibrücken-Homburg	Zweibrücken, Homburg.	—	1,5	—	458400
20.	Main-Werra-Eisenbahn	Lichtenfels, Koburg, Hildburghausen, Meiningen, Salzungen, Eisenach.	—	16	859500	6,727090
21.	Würtembergische Westbahn	Ludwigsburg, Hohenasperg, Thamm, Eckenweiher Hof, Klein-Villars, Landesgrenze.	5,4	—	2,867360	—
22.	Würtembergische Nordbahn	Thamm, Bietigheim, Besigheim, Laufen, Heilbronn.	4,4	—	1,840360	—
23.	Würtembergische Ostbahn	Eßlingen, Plochingen, Reichenbach, Ebersbach, Göppingen, Geißlingen, Urspring, Westerstetten, Ulm.	9,9	—	5,301530	—
24.	Würtembergische Südbahn	Ulm, Biberach, Jngoldingen, Ravensburg, Brugg, Friedrichshafen.	13,8	—	3,517740	—
		Hierzu Betriebsmittel für diese Bahnen . .	—	—	2,283000	—
25.	Obere Neckarbahn	Plochingen, Wendlingen, Nürtingen, Mezingen, Reutlingen, Kirchentellinsfurt, Tübingen, Rottenburg.	—	7	—	2,800000
26.	Cannstadt würtembergische Grenze bei Nördlingen	Cannstadt, Schorndorf, Gmünd, Aalen. Lauchheim, Bopfingen, Landesgrenze bei Nördlingen.	—	14	—	7,317190
27.	Hessische Ludwigsbahn	Mainz, Oppenheim, Worms, Frankenthal an der baierischen Grenze.	—	5,75	—	2,284000

Durchschnittskosten einer Meile. Thlr. C.	Vom Anlagekapital sind bis 31. Dezember 1845 eingezahlt oder verwendet: Staats-Eisenbahnen Thlr. Cour.	Privat-Eisenbahnen Thlr. Cour.	Größtes Steigungsverhältniß.	Kleinster Krümmungs-Halbmesser. Preuß. Fuß	Angabe der Zeit: in welcher der Bau der Bahn sicher gestellt wurde.	in welcher die Bahn wahrscheinlich in Angriff genommen wird.
514300	—	—	?	?	Im Jahre 1842.	Im Laufe des Jahres 1846.
636900	—	—	?	?	Dezember 1843.	Desgl.
438680	—	—	?	?	25. Aug. 1843.	Desgl.
228400	—	34260	1:400	3000	29. Sept. 1844.	Desgl.
318330	—	71625	?	?	5. April 1845.	Desgl.
305600	—	—	?	?	August 1845.	Desgl.
464940	—	—	1:100	2000	19. August 1842.	Noch unbestimmt.
530990	—	—	1:100	2000	Im J. 1843 durch Beschluß der Ständeversammlung.	Theilweise im Jahre 1846.
418260	—	—	1:111	1200		
535500	—	—	1:45	800		
254900	—	—	1:125	1200		
—	—	—	—	—	—	—
400000	—	—	1:100	1200	Im J. 1843 durch die Ständeversamml.	Noch unbestimmt.
522650	—	—	1:100	1400	Im J. 1845 durch die Ständeversamml.	
397220	—	—	1:300	2000	August 1845.	Im Laufe des Jahres 1846.

Laufende Nummer.	Name der Eisenbahn.	Berührungspunkte.	Länge der Bahn in deutschen Meilen. Staats-Eisenbahnen.	Privat-Eisenbahnen.	Veranschlagtes Anlagekapital. Staats-Eisenbahnen Thlr. Cour.	Privat-Eisenbahnen Thlr. Cour.
28.	Main-Weser-bahn	Frankfurt, Marburg, Gießen, Kassel.	26	—	11,582000	—
29.	Bieberich-Rüdesheim	Bieberich, Rüdesheim.	—	3,5	—	1,142000
30.	Hannover-Bremen, incl. des bremischen Theils	Hannover, Hainholz, Wunstorf, Neustadt, Nienburg, Verden, Bremen.	16,5	—	4,560000	—
31.	Hannover-Minden	Hannover, Hainholz, Wunstorf, Bückeburg, Minden.	8,5	—	2,095600	—
32.	Ostfriesische Eisenbahn	Emden, Leer, Papenburg, Meppen, Lingen, Rheine an der westphäl. Grenze.	—	20,75	—	4,056490
33.	Osnabrücksche Eisenbahn	Nordhorn an der holländ. Grenze, Lingen, Osnabrück, preuß. Grenze bei Bünde.	—	17	—	3,832000
34.	Hagenow-Schwerin-Rostock	Schwerin, Bützow, Rostock.	—	11	—	2,053320
35.	Bützow-Güstrow	Bützow, Güstrow.	—	1,75	—	300000
36.	Schwerin-Wismar	Schwerin, Wismar.	—	4	—	1,200000
37.	Glückstadt-Heide	Glückstadt, Krempe, Itzehoe, Wilster, Meldorf, Heide.	—	9,5	—	1,500000
			157	317,98	72,548180	101,901100
			474,98		174,449280	

Durchschnittskosten einer Meile.	Vom Anlagekapital sind bis 31. Dezember 1845 eingezahlt oder verwendet		Größtes Steigungsverhältniß.	Kleinster Krümmungs-Halbmesser.	Angabe der Zeit	
	Staats-Eisenbahnen	Privat-Eisenbahnen			in welcher der Bau der Bahn sicher gestellt wurde.	in welcher die Bahn wahrscheinlich in Angriff genommen wird.
Thlr. C.	Thlr. Cour.	Thlr. Cour.		Preuß. Fuß		
443540	—	—	?	?	6. Febr. 1845.	Im Laufe des Jahres 1846.
326300	—	—	?	?	Anfang Juni 1845.	Desgl.
240000	—	—	1:300	4000	4. Mai 1843.	Desgl.
249000	—	—	1:300	8000		
195500	—	—	?	?	Dezember 1844.	Noch unbestimmt.
225400	—	—	?	?	August 1845.	Desgl.
186670	—	466660	?	?	März 1845.	Im Laufe des Jahres 1846.
180000	—	90000	?	?		
300000	—	360000	?	?		
157900	—	75000	1:200	2400	Januar 1844.	Noch unbestimmt.
369880	—	2,910545				

A. Allgemeine Uebersichts-Tafeln.

V. Uebersicht der ernstlich projektirten Eisenbahnen.

Laufende Nummer.	Name der Eisenbahn.	Berührungspunkte.	Länge der Bahn in deutschen Meilen.		Veranschlagtes Anlagekapital.	
			Staats-Eisenbahnen.	Privat-Eisenbahnen.	Staats-Eisenbahnen Thlr. Cour.	Privat-Eisenbahnen Thlr. Cour.
1.	Wien Baiern	Stockerau, Linz, Salzburg.	40	—	16,000000	—
2.	Böhmische Kohlen-Eisenbahn	Wranow, Pilsen, Srb, Zborow, Strakonic, Protiwin, Budweis.	—	23,75	—	2,569700
3.	Hamburg-Dresden	Glöwen, Genthin, Jüterbogk.	—	16	—	3,500000
4.	Berlin-Stralsund	Berlin, Oranienburg, Zehdenik, Fürstenberg, Neu-Strelitz, Neu-Brandenburg, Treptow a. T., Demmin, Grimmen, Stralsund. — Von Grimmen Zweigbahn nach Greifswald.	—	30	—	5,287500
5.	Posen-Glogau	Posen, Moszin, Czempin, Kosten, Lissa, Fraustadt, Schlichtingsheim, Glogau.	—	14,7	—	2,700000
6.	Lissa-Breslau	Lissa, Breslau.	—	13	—	2,400000
7.	Liegnitz-Königszelt, Schweidnitz-Frankenstein	Liegnitz, Jauer, Königszelt; Schweidnitz, Peterswaldau, Reichenbach, Langenbielau, Frankenstein.	—	11	—	2,200000
8.	Frankenstein-Leobschütz	Frankenstein, Kamenz, Patschkau, Ottmachau, Neisse, Ziegenhals, Neustadt, Leobschütz, Ratibor.	—	17	—	3,400000
9.	Guben-Riesa	Guben, Kottbus, Peitz, Forste, Spremberg, Fürstenwalde, Riesa.	—	20	—	4,000000
10.	Elberfeld-Köln	Elberfeld, Vohwinkel, Haan, Hackhausen, Leichlingen, Opladen, Küpersteg, Mühlheim a. Rh.	—	6	—	2,600000
		Seitenbahn von Leichlingen nach Sonnborn.	—	3,5	—	400000
11.	Barmen-Lennep-Köln	Barmen (Rittershausen), Eisenstein bei Lüttringhausen, Born bei Lennep, Schlebusch, Mühlheim a. Rh.	—	7,25	—	3,000000
12.	Vohwinkel-Lennep (Pferdebahn)	Vohwinkel, Gräfrath, Solingen, Dorp, Müngsten, Remscheid, Lennep.	—	2,50	—	300000
		Seitenbahn von Müngsten bis Burg.	—	0,25	—	20000
13.	Prinz-Wilhelmsbahn	Fortsetzung von Steele bis Bochum.	—	1,5	—	412500
14.	Dortmund-Münster	Dortmund, Lünen, Herbern, Münster.	—	7	—	1,000000

Durchschnittskosten einer Meile. Thlr. Cour.	Zeit der Entstehung des Projekts.	Bemerkungen.
400000	Im Jahre 1839.	Der Bau dieser Bahn ist wohl kaum zweifelhaft.
107080	April 1842.	Der Bau dieser Bahn ist sehr zweifelhaft.
225000	Sommer 1845.	Der Bau dieser Bahn ist vorläufig noch ungewiß.
176250	Anfang des Jahres 1844.	Der Bau dieser Bahn steht später höchst wahrscheinlich bevor.
184090	Mitte des Jahres 1843.	Der Bau dieser Bahn ist ziemlich gewiß.
184610	Anfang des Jahres 1845.	Der Bau dieser Bahn ist ziemlich gewiß.
200000	Anfang des Jahres 1843.	Der Bau dieser Bahn steht später wahrscheinlich bevor.
200000	Anfang des Jahres 1844.	Der Bau dieser Bahn ist vorläufig sehr zweifelhaft.
200000	Anfang des Jahres 1844.	Der Bau dieser Bahn ist sehr zweifelhaft.
433333	Anfang des Jahres 1844.	Der Bau einer dieser Bahnen wird später wahrscheinlich geschehen.
114000		
400000	Anfang des Jahres 1844.	
120000	Anfang des Jahres 1844.	Der Bau dieser Bahn steht wahrscheinlich bevor.
80000		
275000	Anfang des Jahres 1845.	Desgleichen.
141000	Anfang des Jahres 1844.	Der Bau dieser Bahn ist vorläufig zweifelhaft.

Laufende Nummer.	Name der Eisenbahn.	Berührungspunkte.	Länge der Bahn in deutschen Meilen.		Veranschlagtes Anlagekapital.	
			Staats-Eisen-bahnen.	Privat-Eisen-bahnen.	Staats-Eisenbahnen Thlr. Cour.	Privat-Eisenbahne Thlr. Co
15.	Münster-Unterems	Münster, Rheine an der hannoverschen Grenze.	—	5	—	60000
16.	Düsseldorf-Sittard	Düsseldorf, Gladbach, Sittard.	—	8	—	1,50000
17.	Köln-Krefeld	Köln, Krefeld.	—	10	—	2,40000
18.	Bonn-Koblenz	Bonn, Mehlem, Remagen, Breisich, Andernach, Koblenz.	—	8	—	4,000000
19.	Koblenz-Gießen	Koblenz, Gießen.	—	12	—	4,800000
20.	Koblenz-Mainz	Koblenz, Bingen, Mainz.	—	10	—	5,000000
21.	Bingen-Saarbrücken	Bingen, Kreuznach, Birkenfeld, St. Wendel, Ottweiler, Saarbrücken.	—	20	—	10,000000
22.	Leipzig-Dürrenberg	Leipzig, Dürrenberg.	—	2	—	600000
23.	München-Salzburg	München, Salzburg.	16	—	6,400000	—
24.	München-Starnberg	München, Starnberg.	—	3,5	—	1,050000
25.	Baireuth-Neumarkt	Baireuth, Neumarkt.	—	2	—	571000
26.	Neustadt a. d. Havel-Wörth	Neustadt, Landau, Wörth a. Rhein.	—	5	—	1,713000
27.	Gera-Altenburg	Gera, Altenburg.	—	4	—	1,200000
28.	Obere Neckar-Eisenbahn	Rottenburg, Rottweil.	—	6	—	2,400000
29.	Göppingen-Gmünd	Göppingen, Gmünd.	—	2	—	2,207500
30	Zweigbahn der würtembergischen Südbahn	Leutkirch, Wurzach, Waldsee.	—	3,5	—	525000
31.	Offenburg-Constanz	Offenburg, Donauschingen, Geisingen, Constanz am Bodensee.	—	16	—	6,400000
32.	Durlach-Pforzheim	Durlach, Pforzheim, würtemb. Grenze.	—	4,4	—	1,378600
33.	Hannoversche Südbahn	Hildesheim (oder Hannover), Northeim, Göttingen, Cassel.	17	—	5,100000	—
34.	Lübeck-Schwerin	Lübeck, Schwerin.	—	8	—	1,600000
			73	302,85	27,500000	81,734800
			375,85		109,234800	

Durchschnittskosten einer Meile. Thlr. Cour.	Zeit der Entstehung des Projekts.	Bemerkungen.
140000	Anfang des Jahres 1844.	Der Bau dieser Bahn ist ziemlich unzweifelhaft.
187500	Im Jahre 1838.	Der Bau dieser Bahn ist später wahrscheinlich.
240000	Anfang des Jahres 1844.	Der Bau dieser Bahn ist sehr zweifelhaft.
500000	Anfang des Jahres 1844.	Der Bau dieser Bahn steht später ziemlich gewiß bevor.
400000	Ende des Jahres 1844.	Desgleichen.
500000	Mitte des Jahres 1844.	Desgleichen.
500000	Ende des Jahres 1844.	Desgleichen.
300000	Im Jahre 1842.	Desgleichen.
400000	Im Jahre 1839.	Desgleichen.
300000	Im Jahre 1844.	Der Bau dieser Bahn ist vorläufig zweifelhaft.
285500	Im Jahre 1844.	Der Bau dieser Bahn ist zweifelhaft.
342600	Mitte des Jahres 1844.	Der Bau dieser Bahn ist sehr zweifelhaft.
300000	Im Jahre 1842.	Der Bau dieser Bahn ist vorläufig zweifelhaft.
400000	Anfang des Jahres 1845.	Der Bau dieser Bahn ist später wahrscheinlich.
1,103750	Im Jahre 1844.	Der Bau dieser Bahn ist sehr ungewiß.
150000	Im Jahre 1843.	Der Bau dieser Bahn ist vorläufig zweifelhaft.
400000	Ende des Jahres 1843.	Der Bau dieser Bahn ist später wahrscheinlich.
313320	Ende des Jahres 1841.	Der Bau dieser Bahn ist ziemlich unzweifelhaft.
300000	Im Jahre 1841.	Desgleichen.
200000	Mitte des Jahres 1845.	Desgleichen.
290634		

73	302,[illegible]	27,500000
375,[illegible]		100,234300

A. Allgemeine Uebersichts-Tafeln.

VI. Hauptzusammenstellung aus den allgemeinen Uebersichts-Tafeln.

Klasse der Eisenbahnen.	Länge in deutschen Meilen			Anlagekapital in Thalern Cour.		
	der Staats-Eisenbahnen.	der Privat-Eisenbahnen.	Zusammen.	der Staats-Eisenbahnen.	der Privat-Eisenbahnen.	Zusammen.
Vollendet	129,16	307,72	436,88	44,151760	88,940490	133,09225
Im Bau begriffen . . .	137,25	266,17	403,42	55,593810	85,922940	141,51675
Der Bau gesichert . . .	157	317,98	474,98	72,548180	101,901100	174,44928
Mehr oder weniger ernstlich projektirt	73	302,85	375,85	27,500000	81,734800	109,23480
Zusammen . .	496,41	1194,72	1691,13	199,793750	358,499330	558,29308

Durchschnittskosten einer Meile in Thalern Cour.			Es sind bis jetzt eingezahlt oder verwendet. Thaler Cour. zum Bau			Es sind mithin noch aufzubringen. Thlr. Cour. zum Bau		
der Staats-Eisenbahnen.	der Privat-Eisenbahnen.	beider Arten Bahnen zusammengenommen.	der Staats-Eisenbahnen.	der Privat-Eisenbahnen.	beider Arten Bahnen zusammengenommen.	der Staats-Eisenbahnen.	der Privat-Eisenbahnen.	beider Arten Bahnen zusammengenommen.
341837	288122	304091	44,151760	87,648490	131,800250	—	1,292000	1,292000
405050	315674	350817	28,977245	34,993698	63,970943	26,616565	50,929242	77,545807
462090	322812	362320	—	2,910545	2,910545	72,548180	98,990555	171,538735
376712	269885	290634	—	—	—	27,500000	81,734800	109,234800
424773	298070	332346	73,129005	125,552733	198,681738	116,664745	232,946597	359,611342

B. Tafeln zur vergleichenden Statistik des Baus der deutschen Eisenbahnen.

VII. Verhältnisse und Kosten des Fahrdamms im Allgemeinen, insbesondere des Unterbaus.

Laufende №	Bezeichnung der Eisenbahn.	Breite des Bahndammes.	Grad des Ansteigens der Böschung des Fahrdammes.
1.	Wien-Triest	Unterbau für Doppelgeleise, Kronenbreite bei Dämmen 25, in Einschnitten von einem Grabenrande zum andern 24 Fuß.	1 : 1½
2.	Wien-Gloggnitz	Unterbau für Doppelgeleise 28 Wiener Fuß breit.	durchgängig 1 : 1½
3.	Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	Die Grundfläche ist zwar durchgehends zu einem Damme für 2 Geleise angekauft, aber nur von Wien bis Gänserndorf ist der Damm für 2 Geleise gebaut, auf der andern Strecke nur für 1 Geleise 14 Fuß breit ausgeführt.	1 : 1½
4.	Olmütz-Prag und Brünn-Prag	Unterbau für Doppelgeleise, Kronenbreite bei Dämmen 25, in Einschnitten 24 Fuß.	1 : 1½
5.	Prag-Dresden	Desgleichen.	1 : 1½
6.	Prag-Lahna	Unterbau für ein Geleise.	1 : 1½
7.	Linz-Budweis-Gmunden	Unterbau für ein Geleise.	1 : 1½
8.	Berlin-Potsdam	Unterbau für 2 Geleise 24 Fuß breit.	1 : 1½
9.	Potsdam-Magdeburg	Unterbau für 2 Geleise 24 Fuß breit.	1 : 1½
10.	Berlin-Hamburg	Desgleichen.	1 : 1½
11.	Berlin-Anhalt	Unterbau für 2 Geleise 27 Fuß breit.	1 : 1½
12.	Magdeburg-Leipzig	Unterbau für 2 Geleise 23½ Fuß breit.	1 : 1½
13.	Magdeburg-Halberstadt	Der Unterbau auf der Hauptbahn ist für 2 Geleise 24 F., auf der Zweigbahn von Oschersleben bis Halberstadt für ein Geleise 14 Fuß breit.	1 : 1½
14.	Thüringische	Der Unterbau für 2 Geleise ist 24 F. breit.	1 : 1½

Weite der Fahrgeleise.	Durchschnittliche Terrainpreise für den preuß. Morgen.	Durchschnittliche Akkordpreise für die Bewegung einer Schachtruthe Bahnkörper.	Gesammtzahl der bewegten Schachtruthen Bahnkörper.
4 Fuß 5,93 Zoll englisch. Vorläufig ist nur ein Geleise gelegt.	—	—	Mürzzuschlag-Gratz 1,091700
4 Fuß 5,93 Zoll englisch. Von Wien bis Neustadt Doppelgeleise.	210 Rthlr. (allgem. Durchsch.)	$17\frac{1}{2}$ Sgr. (allgem. Durchschnitt.)	886000
4 Fuß 5,93 Zoll englisch. Von Wien bis Gänserndorf Doppelgeleise.	150 Rthlr. (allgem. Durchschn.)	9 Sgr. (aus den Seitengräben in leichtem Terrain). 14 Sgr. (auf 300 bis 500 Fuß Entfernung oder schwererem Boden). 25 Sgr. (1300 bis 1500 Fuß Entfernung oder strenger Boden mit vielen Wurzeln, Steinen, starke Steigung beim Transport ꝛc. 36 Sgr. (4000 Fuß Entfernung, Transport mit Wagen).	2,100000
4 Fuß 5,93 Zoll englisch. Vorläufig nur ein Geleise.	—	—	Olmütz-Prag 2,375000
Desgleichen.	—	—	—
3 Fuß $7\frac{1}{2}$ Zoll engl.	—	—	—
Desgleichen.	—	—	592000
4 Fuß $8\frac{1}{2}$ Zoll engl. Das zweite Geleise wird gelegt.	—	—	—
4 Fuß $8\frac{1}{2}$ Zoll engl. Nur ein Geleise.	—	—	—
Desgleichen.	—	—	—
Desgleichen. Auf langen Strecken zum Ausweichen der Züge 2 Geleise.	265 Rthlr. (allgem. Durchschn.)	28 Sgr. (großer Durchschn.), große Transportweiten.	712892
4 Fuß $8\frac{1}{2}$ Zoll engl. Zwei Geleise.	250 Rthlr. (allgem. Durchschn.)	$7\frac{1}{2}$, 12 u. 15,7 bis 82 Sgr. (letztere bei 520 Ruthen Entfernung).	383600
4 Fuß $8\frac{1}{2}$ Zoll engl. Nur ein Geleise.	—	—	153000
Desgleichen.	—	—	1,580000

Laufende №	Bezeichnung der Eisenbahn.	Breite des Bahndammes.	Grad des Ansteigens der Böschung des Fahrdammes.
15.	Berlin-Stettin Stettin-Stargard	Der Unterbau mit Ausnahme der bedeutenden Bauwerke für 1 Geleise 14 Fuß breit.	1 : $1\frac{1}{2}$
16.	Stargard-Posen	Unterbau für ein Geleise 14 F. breit; Grunderwerb für 2 Geleise.	Desgleichen
17.	Berlin-Königsberg	Unterbau für ein Geleise 14 F. breit; Grunderwerb für 2 Geleise.	Desgleichen
18.	Niederschlesisch-Märkische: Berlin-Frankfurt	Unterbau für 2 Geleise 24 F. breit;	Desgleichen
	Niederschlesisch-Märkische: Frankfurt-Breslau mit Zweigbahn von Kohlfurt nach Görlitz	Unterbau für 2 Geleise 25 F. breit.	Desgleichen
19.	Niederschlesische Zweigbahn	Terrainerwerbung für eine Breite von 2 Geleisen, Unterbau für 1 Geleise 15 Fuß breit.	Desgleichen
20.	Oberschlesische Eisenbahn	Grunderwerb für Doppelgeleise, Unterbau mit Ausnahme der Strecke zwischen Oppeln und Kosel für 1 Geleise 15 Fuß breit.	Desgleichen
21.	Wilhelmsbahn (Cosel-Oderberg)	Grunderwerb für Doppelgeleise, Unterbau für ein Geleise 15 F. breit.	Desgleichen
22.	Brieg-Neisse	Desgleichen.	Desgleichen
23.	Breslau-Schweidnitz-Freiburg	Desgleichen.	Desgleichen
24.	Kottbusser Pferdebahn	Unterbau für ein Geleise 12 F. breit.	Desgleichen
25.	Köln-Minden	Unterbau für 2 Geleise 24 F. breit.	Desgleichen
26.	Bergisch-Märkische	Unterbau mit Ausnahme der Kunstbauten für ein Geleise 15 F. breit; Grunderwerb für 2 Geleise.	Desgleichen
27.	Düsseldorf-Elberfeld	Unterbau für ein Geleise 12 F. breit.	1 : $1\frac{1}{2}$ Einschnitte in Felsboden 1 : 1 u. $1\frac{1}{4}$
28.	Prinz-Wilhelmsbahn (Steele-Vohwinkel)	Unterbau für ein Geleise 14 F. breit.	1 : $1\frac{1}{2}$
29.	Hamm-Münster	Unterbau für 2 Geleise 25 F. breit.	Desgleichen
30.	Unterrheinische (Wesel-holländische Grenze)	Unterbau für 2 Geleise 25 F. breit.	Desgleichen
31.	Rheinische	Unterbau für 2 Geleise 24 F. breit.	Desgleichen

Weite der Fahrgeleise.	Durchschnittliche Terrainpreise für den preuß. Morgen.	Durchschnittliche Akkordpreise für die Bewegung einer Schachtruthe Bahnkörper.	Gesammtzahl der bewegten Schachtruthen Bahnkörper.
4 Fuß $8\frac{1}{2}$ Zoll engl. Nur ein Geleise.	Vor Stettin 656 Rthlr., vor Berlin 352 Rthlr., weiter 129 bis 155 Rthlr.	7, 10, 18, 40 Sgr., der große Durchschnitt war 21 bis 22 Sgr.	875000
Desgleichen.	—	—	—
Desgleichen.	—	—	—
Desgleichen.	290 Rthlr. (allgem. Durchschnitt.)	10,5 Sgr. (großer Durchschn.)	250000
4 Fuß $8\frac{1}{2}$ Zoll engl. Nur ein Geleise.	—	—	1,934444
4 Fuß $8\frac{1}{2}$ Zoll engl. Nur ein Geleise.	—	—	237000
4 Fuß $8\frac{1}{2}$ Zoll engl. Mit Ausnahme der Strecke zwischen Oppeln und Kosel nur ein Geleise.	200 Rthlr. (allgem. Durchschnitt.)	6, 8, 14, 20 Sgr.	—
4 Fuß $8\frac{1}{2}$ Zoll engl. Nur ein Geleise.	180 Rthlr. (allgem. Durchschnitt.)	—	180367
Desgleichen.	—	—	—
Desgleichen.	294 Rthlr. allgem. Durchschnitt.	32 Sgr. 7,6 Pf. (allgem. Durchschnitt) bedeutende Transportweiten.	270730
Desgleichen.	—	—	—
Desgleichen.	—	—	—
Desgleichen.	—	—	650000
Desgleichen.	299 Rthlr. (allgem. Durchschnitt.)	20 Sgr. (allgem. Durchschn.)	—
Desgleichen.	—	—	182670
Desgleichen.	—	—	—
Desgleichen.	—	—	—
4 Fuß $8\frac{1}{2}$ Zoll engl. Das Doppelgeleise ist in der Ausführung begriffen.	350 Rthlr. (allgem. Durchschnitt.)	25 Sgr. (allgem. Durchschn.)	940820

Laufende №	Bezeichnung der Eisenbahn.	Breite des Bahndammes.	Grad des Ansteigens der Böschung des Fahrdammes.
32.	Bonn-Köln	Unterbau für Doppelgeleise 24 Fuß breit.	1 : 1½
33.	Leipzig-Dresden	Unterbau für Doppelgeleise 24 Fuß breit.	Desgleichen
34.	Sächsisch-Baierische	Unterbau für Doppelgeleise 28 Fuß breit.	Desgleichen
35.	Sächsisch-Schlesische	Unterbau für Doppelgeleise 24 Fuß breit.	Desgleichen
36.	Löbau-Zittau	Unterbau für Doppelgeleise 28 Fuß breit.	Desgleichen
37.	Chemnitz-Riesa	Unterbau für Doppelgeleise 28 Fuß breit.	Desgleichen
38.	Köthen-Bernburg	Unterbau für einfaches Geleise 14 F. breit.	Desgleichen
39.	Ludwigs-Süd-Nordbahn	Zwischen Hof und Plauen Doppelbahn 28 Fuß, sonst Unterbau für einfaches Geleise 16 Fuß breit. Alle Kunstbauten sind für Doppelbahn.	Desgleichen
40.	München-Augsburg	Unterbau für doppeltes Geleise 24 F. breit.	Desgleichen
41.	Pfälzische Ludwigsbahn	Unterbau für doppeltes Geleise 24 F. breit.	Desgleichen
42.	Nürnberg-Fürth	Unterbau für einfaches Geleise 12 F. 8 Zoll breit.	Desgleichen
43.	Würtembergische Staatsbahnen	Auf der Ost- und Westbahn Unterbau für 2 Geleise; auf der Nord- und Südbahn Unterbau für ein Geleise.	Desgleichen
44.	Badische Staatsbahn	Unterbau für Doppelbahn 24 F. breit.	Desgleichen
45.	Main-Neckar-Eisenbahn	Unterbau für Doppelbahn 24 Fuß breit.	Desgleichen
46.	Taunus-Eisenbahn	Unterbau für einfaches Geleise 14 F. breit.	Desgleichen
47.	Friedrich-Wilhelms-Nordbahn	Unterbau für doppeltes Geleise 24 F. breit.	Desgleichen
48.	Hannoversche Staatsbahnen	Unterbau für Doppelgeleise 28 F. breit.	Desgleichen

Weite der Fahrgeleise.	Durchschnittliche Terrainpreise für den preuß. Morgen.	Durchschnittliche Akkordpreise für die Bewegung einer Schachtruthe Bahnkörper.	Gesammtzahl der bewegten Schachtruthen Bahnkörper.
4 Fuß 8½ Zoll engl. Nur ein Geleise.	—	—	113740
4 Fuß 8½ Zoll engl. Zwei Geleise.	—	7—24 Sgr. für Handarbeit.	560000
4 Fuß 8½ Zoll engl. Nur ein Geleise.	248 Rthlr. durchschn. in Sachsen. 460 Rthlr. durchschn. in Altenburg.	—	Bis Ende Juli 1845: 557200
Desgleichen.	—	—	Bis Ende Dez. 1844: 143700
Desgleichen.	—	—	—
Desgleichen.		—	—
Desgleichen.	—	—	—
Desgleichen.	—	—	—
Desgleichen.	321 Rthlr. (allgem. Durchschn.)	—	—
Desgleichen.	—	—	—
Desgleichen.	246 Rthlr. (allgem. Durchschn.)	—	52000
Desgleichen.	—	—	—
5 Fuß 2,93 Zoll engl. Nur ein Geleise.	542 Rthlr. (allgem. Durchschnitt auf der Bahnstrecke von Mannheim bis Offenburg.)	2½—4½ Sgr. Grabarbeit. 6—9¼ Sgr. mittelst Schiebkarren. 9½—11 Sgr. mittelst Handkarren. 11¼—21 Sgr. mittelst einspänniger Kippkarren, bei einer Entfernung von 1000 Ruthen.	Von Mannheim bis Offenburg und Kehl: 644400
4 Fuß 8½ Zoll engl. Nur ein Geleise.	—	—	—
Desgleichen.	—	7, 9½, 15, 20 Sgr.	—
Desgleichen.	—	—	—
Desgleichen.	—	—	—

Laufende №	Bezeichnung der Eisenbahn.	Breite des Bahndammes.	Grad des Ansteigens der Böschung des Fahrdammes.
49.	Braunschweig-Harzburg	Auf der Strecke von Braunschweig bis Wolfenbüttel für 2 Geleise 28 Fuß breit, von Wolfenbüttel bis Harzburg für 1 Geleise 14 F. breit.	1 : 1½
50.	Braunschweig-Oschersleben	Unterbau für Doppelgeleise 24 F. breit.	Desgleichen
51.	Hamburg-Bergedorf	Unterbau für 2 Geleise 29 F. breit.	Desgleichen
52.	Altona-Kiel	Unterbau für Doppelgeleise 28 F. breit.	1 : 1½ für Einschnitte 1 : 2 für Dämme.
53.	Glückstadt-Elmshorn	Unterbau für ein Geleise 16 F. breit.	1 : 1½
54.	Rendsburg-Neumünster	Desgleichen.	Desgleichen
55.	Mecklenburgische Eisenbahnen	Unterbau für ein Geleise 14 F. breit.	Desgleichen

Weite der Fahrgeleise.	Durchschnittliche Terrainpreise für den preuß. Morgen.	Durchschnittliche Akkordpreise für die Bewegung einer Schachtruthe Bahnkörper.	Gesammtzahl der bewegten Schachtruthen Bahnkörper.
4 Fuß $8\frac{1}{2}$ Zoll engl. Nur ein Geleise.	325 Rthlr. (allgem. Durchschn.)	$7\frac{1}{2}$ — 22 Sgr. mit Handkarren. 16 — 32 Sgr. mit 2rädrigen Karren für Menschen. 17 — 48 Sgr. mit Pferdekarren. $17\frac{1}{2}$ — 27 Sgr. mit Kippwagen.	—
Desgleichen.	250 Rthlr. (allgem. Durchschn.)	—	—
Desgleichen.	510 Rthlr. (allgem. Durchschn.)	28 Sgr. (im großen Durchschnitt) aus dem Seitenterrain.	—
Desgleichen.	—	—	—
Desgleichen.	—	—	—
Desgleichen.	—	—	—
Desgleichen.	—	—	—

B. Tafeln zur vergleichenden Statistik des Baus der deutschen Eisenbahnen.

VIII. Verhältnisse und Preise des Oberbaus und der Hochbauten.

Laufende №	Bezeichnung der Eisenbahn.	Verhältnisse der Schienen-unterlage namentlich der Schwellen.	Art und Maaße der Schienen.	Gewicht der Schienen pro laufenden preuß. Fuß in preuß. Pfd.
1.	Wien-Triest	Querschwellen von Eichen- oder Lerchenholz 7 Fuß 6 Zoll lang, 6 Zoll dick, oben 6 Zoll und unten 1 Fuß breit.	Für den Oberbau Stuhlschienen, für hölzerne Brücken und Ausweichungen breitfüßige (T) Schienen. Länge derselben 17½, auch 15 Fuß.	14 — 14½
2.	Wien-Gloggnitz	Eichene Querschwellen 8 Fuß lang, 12 Zoll breit und 4 Zoll dick, auf diesen Langschwellen 12 bis 16 Fuß lang, 9 Zoll breit und 4 Zoll dick.	Für die Hauptbahn Schienen von der Form des umgekehrten lateinischen T; für die Seitenbahnen Flachschienen. Die Länge der T Schienen ist 16 Fuß, ihre Breite an der Basis 3⅝ Zoll und an der obern oder Tragefläche mit abgerundeten Ecken 2 Zoll; ihre Höhe beträgt 3⅓ Zoll; der schwächste Theil an den Rinnen 6½ Linie.	14½
3.	Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	Eichene Querschwellen 8 Fuß lang, 6 Zoll dick, 1 Fuß breit.	Stuhlschienen; Länge derselben 16 Fuß. Auf der Donaubrücke liegen Flachschienen auf eichenen Langschwellen.	14½
4.	Olmütz-Prag und Brünn-Prag	Eichene Querschwellen 7 Fuß 6 Zoll lang, 6 Zoll dick, oben 6 Zoll und unten 1 Fuß breit.	Für den Oberbau Stuhlschienen, für hölzerne Brücken und Ausweichungen breitfüßige (T) Schienen. Länge derselben 17½ und 15 Fuß.	14 — 14½

Preis der Schienen für den preuß. Zentner in Thalern.	Befestigung der Schienen auf den Schwellen.	Angabe der bedeutendsten Bauwerke 2c.
6⅔ incl. aller Kosten bis auf die Bahn, aus österreichischen Fabriken.	Mittelst gußeiserner Stühle, in welchen die Schienen mit eisernen Keilen verkeilt sind.	Bedeutende Aufdämmungen und Felseneinschnitte; Uebergang über den Semmering; hohe Mauer bei Kapfenberg, große Stütz- und Wandmauern bei Elisensruhe, Uebelstein und Frohnleiten; mehrere bedeutende Brücken über die Mur; Badlwand. — Tunnel bei St. Egidy (100 Klafter lang); Tunnel in der Nähe von Marburg (140 Klafter lang); Brücke über die Drau bei Marburg (88 Klafter lang, 10 Klafter hoch); Tunnel bei Lippoglau (123 Klafter lang); Brücken über die Sann und Sau; Tunnel bei Modritsch (70 Klafter lang), Steinbrück (40), Sandorfel (80), Prustnik (140), Poganeck (60 Klafter lang); sehr bedeutende Felseneinschnitte.
9 incl. aller Kosten bis auf die Bahn, aus österreichischen Fabriken.	An den Stößen ruhen die Schienen in eisernen Chairs und sind durch das Uebergreifen des Schraubenkopfs, dem noch eine eiserne Platte untergelegt ist, darauf festgehalten. Zur Befestigung des mittelsten Theils hat die Schiene an der Kante ihrer Basis kreisrunde Kerben für die Schrauben.	Mehrere lange Dämme bis zu 45 F. Höhe, Einschnitte bis zu 36 Fuß Tiefe; Tunnel durch den Katzbüchel im Weingebirge nächst Gumpoldskirchen; Länge desselben 87 Klafter; lichte Höhe 24, Weite 28 Fuß. An Brücken und sonstigen Bauwerken sind im Ganzen 454 ausgeführt worden; von welchen die über mehrere Chausseen u. Straßen über den Aubach bei Baden und über die Schwarza in Gloggnitz die bedeutendsten sind.
10 incl. aller Kosten bis auf die Bahn, theils aus englischen, theils aus österreichischen Fabriken.	Durch gußeiserne Stühle, in welchen die Schienen mit eisernen Keilen befestigt sind.	Mehrere bis 35 Fuß hohe Dämme und bis 28 Fuß tiefe Einschnitte. Von den Brükken sind die bedeutendsten: die beiden Brükken über die Donau von resp. 225 und 90 Klafter Länge, die Uebersetzung des Zaya-Inundationsthales, der Uebergang über die Schwarzawa bei Pausram und bei Brünn, die 50 Klafter lange hölzerne Brücke über die March, die Brücke über die Beczwa 60 Klafter lang und über die Wisternitz.
6⅔ incl. aller Kosten bis auf die Bahn, aus österreichischen Fabriken.	Mittelst gußeiserner Stühle, in welchen die Schienen mit eisernen Keilen befestigt sind.	Mehrere lange bis 7 Klafter hohe Dämme und bis 10 Klafter tiefe Einschnitte. Brücke über die March bei Morawiczan, Tunnel bei Budigsdorf (77 Klaftr. lang), bei Triebitz (280 Klafter lang), bei Chotzen (131 Klafter lang); 6 Brücken über den stillen Adlerfluß (141 Klafter lang); Viadukt über die Trebowka; Viadukte bei

Laufende №	Bezeichnung der Eisenbahn.	Verhältnisse der Schienen-unterlage namentlich der Schwellen.	Art und Maaße der Schienen.	Gewicht der Schienen pro laufenden preuß. Fuß in preuß. Pfd.
5.	Prag-Dresden	Eichene Querschwellen 7 Fuß 6 Zoll lang, 6 Zoll dick, oben 6 Zoll und unten 1 Fuß breit.	Für den Oberbau Stuhlschienen, für hölzerne Brücken und Ausweichungen breitfüßige (T) Schienen. Länge derselben 17½ und 15 Fuß.	14 — 14½
6.	Prag-Lahna	Auf ⅔ der Bahn Sandsteinquadern von 2—5 Fuß Länge, 15 Zoll Breite u. 12 Zoll Höhe; auf ⅓ derselben kieferne und tannene Unterlagsschwellen auf Querschwellen.	Flachschienen.	6 — 8
7.	Linz-Budweis-Gmunden	$\frac{8}{7}$zöllige Langschwellen, welche von Klafter zu Klafter mit Querschwellen verbunden sind, letztere auf Steingestück fundamentirt. Theilweise Sandsteinquadern.	Flachschienen, 9 Schuh lang, 2¼ Zoll breit und ½ Zoll dick.	4½
8.	Berlin-Potsdam	Eichene Querschwellen 8 Fuß lang, 6 Zoll dick, 1 Fuß breit. Der Preis einer Querschwelle ist 22½ — 29¾ Sgr. gewesen.	Stuhlschienen 15 Fuß lang.	15
9.	Potsdam-Magdeburg	Eichene Querschwellen 8 bis 9 Fuß lang, 10 — 12 Fuß breit, 6 Zoll hoch. Preis einer Querschwelle 1½ Rthlr.	Sogenannte Vignoles (umgekehrte T) Schienen. Länge derselben 16—20 F., Höhe 4½ Z., untere Breite 4 Z.	18
10.	Berlin-Hamburg	Eichene Querschwellen 7¾ bis 9¾ Fuß lang. Preis der ersteren 28⅔ Sgr. bis 1 Rthlr. 12½ Sgr.	Sogenannte Vignoles (umgekehrte T) Schienen. Länge derselben 16—18 Fuß.	18

Preis der Schienen für den preuß. Zentner in Thalern.	Befestigung der Schienen auf den Schwellen.	Angabe der bedeutendsten Bauwerke 2c.
		Wale, bei Elbeteinitz und Auwal, Felseneinschnitte bei Elbeteinitz und Kollin. — Auf der Zweigbahn von Brünn bis Böhmisch-Trübau ist die schwierigste Strecke zwischen Brünn und Blansko, indem hier auf 3 Meilen Länge außer bedeutenden Felseinschnitten 10 Tunnel im Urgebirge in einer Gesammtlänge von 902 Klafter vorkommen.
$6\frac{2}{3}$ incl. aller Kosten bis auf die Bahn, aus österreichischen Fabriken.	Mittelst gußeiserner Stühle, in welchen die Schienen mit eisernen Keilen befestigt sind.	Großer Viadukt und 2 Brücken über die Moldauarme bei Prag; bedeutende Felseneinschnitte am Moldau- und Elbufer.
—	Mittelst gußeiserner Chairs, welche durch eiserne Nägel auf den Langschwellen befestigt sind.	Die Bauwerke sind unbedeutend.
—	Mittelst gußeiserner Chairs und eiserner Nägel.	Dämme bis 60 F. Höhe, Felseneinschnitte bis 27 Fuß Tiefe. Von den 214 Brücken sind die Malschbrücke bei Budweis, 22 Klafter lang, und die Traunbrücke bei Lambach die bedeutendsten.
6 mit Einschluß aller Kosten bis auf die Bahn aus englischen Fabriken.	Die Schienen sind in den Stühlen durch, in der äußern Seite eingetriebene eiserne Keile befestigt, während zur Befestigung der Stühle eiserne Schrauben mit Muttern benutzt sind.	Erhebliche Schwierigkeiten sind nicht gewesen; die bedeutendsten Abträge haben 33 und 28 Fuß größte Tiefe und 300 Ruthen Länge. Die Brücken über die drei Arme der Nuthe bei Potsdam sind zusammen etwa 380 Fuß lang.
$2\frac{1}{2}$ Rthlr. frei an Bord in England aus dortigen Fabriken.	Die Schienen liegen in Stühlchen (Chairs), welche auf die Schwellen angeschraubt sind.	Die Dammschüttungen durch Sumpfboden sind sehr bedeutend; die Einschnitte dagegen nur unbedeutend. Den kostspieligsten Theil aller Bauwerke bilden die zahlreich erforderlichen bedeutenden Brücken, von denen die über die Havel und Elbe die bedeutendsten sind.
2 Rthlr. frei an Bord in England aus dortigen Fabriken.	Die Befestigung der Schienen geschieht mittelst Hakennägel; außerdem werden sie an den Stößen verkuppelt.	Die Erdarbeiten sind mit Ausnahme der Strecke im Lauenburgischen nur unbedeutend. Von der großen Anzahl Brücken sind die über die Spree bei Charlottenburg, über die Schwenze, Dosse, Jäglitz,

Laufende №	Bezeichnung der Eisenbahn.	Verhältnisse der Schienenunterlage namentlich der Schwellen.	Art und Maaße der Schienen.	Gewicht der Schienen pro laufenden preuß. Fuß in preuß. Pfd.
11.	Berlin-Anhalt	Querschwellen von Kiefernholz pro Stück 20 bis 22 Sgr.; 8—9 F. lang.	Zum ersten Geleise Stuhlschienen; zum zweiten später gelegten Vignoles- (umgekehrte T-Schienen); Länge derselben 16—18 Fuß.	18
12.	Magdeburg-Leipzig	Beim ersten Geleise 15 Fuß lange kieferne Langschwellen auf eichenen Querschwellen ruhend; beim zweiten Geleise eichene Querschwellen 8 bis 9 Fuß lang, 9 Zoll breit und 6 Zoll dick. Preis einer 9 Fuß langen Schwelle 1 Rthlr. 9 Sgr. 11 Pf.; einer 8 Fuß langen 29 Sgr. 11 Pf.	Zum ersten Geleise Brückform-Schienen (bridgerail); zum 2ten Vignoles- (umgek. T) Schienen; $3\frac{1}{4}$ Zoll hoch, $3\frac{7}{8}$ Zoll unten breit.	Brückform-Schienen 14 Pfd.; Vignoles-Schienen 18 Pfd.
13.	Magdeburg-Halberstadt	Eichene Querschwellen 8 bis 9 Fuß lang, 9 Zoll breit und 6 Zoll dick.	Vignoles- oder umgek. T-Schienen $3\frac{1}{4}$ Zoll hoch, $3\frac{7}{8}$ Zoll unten breit und 15 bis 18 Fuß lang.	18
14.	Thüringische	Eichene Querschwellen 8 Fuß lang, 9—10 Zoll breit, 5—6 Zoll dick. Stoßschwellen 10 Fuß lang, 14 Zoll breit, 6 Zoll hoch.	Vignoles- oder umgek. T-Schienen 16 bis 18 Fuß lang.	19
15.	Berlin-Stettin, Stettin-Stargard	Kieferne Querschwellen $7\frac{3}{4}$ bis $9\frac{3}{4}$ Fuß lang, 10—12 Zoll breit, $6\frac{1}{2}$ Zoll dick. Preis pro Stück 21 Sgr. bis 1 Rthlr. 4 Sgr. 2 Pf.	Vignoles- oder umgekehrte T-Schienen, 18 Fuß lang, $2\frac{11}{12}$ Zoll hoch, am Fuße $3\frac{2}{3}$ Zoll, oben 2 Zoll und in der Mitte 10 Lin. breit.	$17 - 17\frac{1}{2}$

Preis der Schienen für den preuß. Zentner in Thalern.	Befestigung der Schienen auf den Schwellen.	Angabe der bedeutendsten Bauwerke ꝛc.
		Löcknitz, Elde bei Grabow, Schaale, über den Elde- und Regnitz-Kanal, über die große und kleine Sude die bedeutendsten.
3—3⅔ Rthlr. frei bis Hamburg aus englischen Fabriken.	Zur Befestigung der Stuhlschienen sind hölzerne auf der äußern Seite eingetriebene Keile angewendet, zur Befestigung der Vignolesschienen Hakennägel.	Die Erdarbeiten sind unbedeutend, denn die Dämme erreichen keine größere Höhe als 16 Fuß; ebenso haben die Einschnitte keine größere Tiefe. Von den 185 Brücken sind die über das Hammerfließ, über die Nuthe, durch das Elb- und Muldethal, so wie über die Mulde die bedeutendsten. Die Elbbrücke bei Roßlau war schon vorhanden.
2⅘ Rthlr. frei in Hamburg aus englischen Fabriken.	Die Brückform-Schienen sind mittelst gußeiserner Verbindungsstühle u. Holzschrauben befestigt; die Vignoles-Schienen mittelst Hakennägel und Unterlageplatten. An den Stößen kurze Langschwellen.	Die Dammarbeiten sind im Ganzen unbedeutend; die größte Höhe beträgt 30 Fuß, der bedeutendste Einschnitt hat eine Tiefe von 18½ Fuß. Mit Ausnahme des Bahnhofes zu Magdeburg, welcher gleichsam im Elbbette begründet werden mußte, und der Brücke über die Saale bei Gritzena (137,96 Ruthen lang), waren keine Bauwerke von Bedeutung erforderlich.
—	Mittelst Unterlageplatten, Hakennägel, Oberbleche, Holzschrauben; an den Stößen ruhen die Schienen auf 5füßigen Langschwellen.	Die Erdarbeiten und Brückenbauten sind höchst unbedeutend, die bedeutendsten Brükken führen über die Bode- und Holzemme.
—	Mittelst Unterlageplatten u. Hakennägel.	Die Erd- und Felsenarbeiten sind sehr bedeutend. Aufträge bis zu 70, Einschnitte bis gegen 60 Fuß. Von den vielen erforderlichen Brücken sind die bedeutendsten: 2 über die Elster, 9 Strom- und 11 große Fluthbrücken über die Saale, 4 Brücken über die Ilm, 3 über die Gera, 2 über die Apfelstedt, 8 über die Hörsel, 4 über die Werra; außerdem 2 Aquadukte, 5 bedeutende Viadukte, Futtermauern u. s. w.
3 Rthlr. frei an Bord in England. 4,3 Rthlr. mit Einschluß aller Kosten bis Berlin.	Mittelst Unterlageplatten u. Hakennägel.	Erdarbeiten sehr bedeutend; Aufschüttungen von 40—50 Fuß mehrfach; der Damm über den Finowkanal bei Neustadt ist sogar 74 Fuß hoch, die Dämme diesseits und jenseits des Randowflusses in Moor und Wiesen 1¾ Meilen lang. Bedeutende Einschnitte und Abträge in der Nähe Stettins, bei Marienhof, Pommerensdorf und Chorinchen 30—40 Fuß tief, ¼ Meile lang. Die bedeutendsten Brücken führen über die Finow 42 Fuß hoch, Schwärze 49 Fuß hoch, Pechbach, Buckowgraben, Landgraben.

Laufende №	Bezeichnung der Eisenbahn.	Verhältnisse der Schienenunterlage namentlich der Schwellen.	Art und Maaße der Schienen.	Gewicht der Schienen pro laufenden preuß. Fuß in preuß. Pfd.
16.	Stargard-Posen	Eichene Querschwellen 8 bis 9 Fuß lang, 9—12 Zoll breit, 6 Zoll dick.	Vignoles- oder umgekehrte T-Schienen 15—18 F. lang.	22½
17.	Berlin-Königsberg	—	—	—
18.	Niederschlesisch-Märkische: Berlin-Frankfurt	Die kiefernen Langschwellen sind 6 Zoll hoch, 7 Zoll breit, 16 Fuß lang und ruhen auf Querschwellen, die 13—18 Zoll stark sind.	Hohlschienen (bridge-rail) 16 Fuß lang.	15 — 16⅔
	Niederschlesisch-Märkische: Frankfurt-Breslau, mit Zweigbahn von Kohlfurt nach Görlitz	Eichene Querschwellen 8 bis 9 Fuß lang, 9 Zoll breit, 6 Zoll stark; unter den Stößen Langschwellen.	Vignoles- oder umgekehrte T-Schienen 16—18 F. lang.	18
19.	Niederschlesische Zweigbahn	Eichene Querschwellen 8 bis 10 Fuß lang, 10, 15 bis 18 Zoll breit, 6—8 Zoll dick.	Vignoles-Schienen 15—18 Fuß lang.	20
20.	Oberschlesische Eisenbahn	Eichene Querschwellen 8 Fuß lang, 8—12 Zoll breit, 6 Zoll dick.	Vignoles- oder umgekehrte T-Schienen 16 — 18 Fuß lang.	15 später 17
21.	Wilhelmsbahn (Cosel-Oderberg)	Eichene Querschwellen 8 Fuß lang, 12—14 Zoll breit, 6—7 Zoll dick.	Desgleichen.	18
22.	Brieg-Neisse	Eichene Querschwellen 8 bis 9 Fuß lang, 8—12 Zoll breit, 6 Zoll dick.	Desgleichen.	18
23.	Breslau-Schweidnitz-Freiburg	Eichene Querschwellen 8 Fuß lang, 12—14 Zoll breit, 6—7 Zoll stark.	Desgleichen.	20

Preis der Schienen für den preuß. Zentner in Thalern.	Befestigung der Schienen auf den Schwellen.	Angabe der bedeutendsten Bauwerke 2c.
		Auf der Fortsetzung Stettin-Stargard sind die Aufträge durch das Bruch zwischen Stettin und Damm, so wie die Brükken über die Oder und deren Arme sehr bedeutend.
—	Mittelst Unterlageplatten, Hakennägel 2c.	Die Erdarbeiten sind nicht bedeutend; die größten Brücken führen über die Netze und Warthe bei Wronke.
—	—	Das bedeutendste Bauwerk ist die Ueberbrückung der Weichsel und Nogat bei Dirschau und Marienburg.
—	Die Schienen sind auf eine bis jetzt ungewöhnliche Art durch eiserne Bolzen, welche sich in den hohlen Raum der Schienen keilförmig einschieben und durch die Schwelle gehen, festgeschraubt.	Die Erdarbeiten sind mit Ausnahme des Dammes bei Briesen (2220 Ruthen lang, größte Höhe 15 Fuß) nicht bedeutend; der größte Einschnitt von 29 Fuß größter Tiefe ist auf der Höhe bei Rosengarten. Die bedeutendsten Brücken führen über die Wuhle, Landsberger Fließ, den Flackensee und das Briesener-Fließ.
—	Mittelst Unterlageplatten, Oberbleche, Hakennägel und Holzschrauben.	Erdarbeiten ziemlich bedeutend, Aufträge bis 40 Fuß Höhe, Einschnitte bis 30 F. Tiefe. Hauptbrücken führen über die Lohe, Weistritz, Neumarkter Wasser, Katzbach 2c. — Das wichtigste Bauwerk ist der Neiße-Viadukt bei Görlitz 1300 Fuß lang und 126 Fuß über dem Wasserspiegel.
—	Desgleichen.	Im Allgemeinen boten sich wenig Schwierigkeiten dar; der wichtigste Brückenbau ist der oberhalb Sagan über den Bober, die Ueberbrückung der Tschirne, Lubatge u. s. w. Auf der projektirten Fortsetzung nach Posen ist die Oderbrücke hervorzuheben.
—	Desgleichen.	Die Erdarbeiten sind nicht sehr bedeutend. Die wichtigsten Brücken führen über die Ohlau, Neiße, Oder, Klodnitz 2c.
—	Mittelst Unterlageplatten von 5 Zoll Breite, durch welche 4 Hakennägel getrieben werden.	Die Erdarbeiten sind nicht sehr bedeutend; die größten Brücken gehen über die Birawka, Ruda, Oder, Olsa.
$4\frac{2}{3}$ bis auf die Bahn, aus inländischen Fabriken.	Mittelst Unterlageplatten u. Hakennägel.	Die Erdarbeiten sind nicht sehr bedeutend, ebenso die Bauwerke.
—	Desgleichen.	Die Erdarbeiten sind unbedeutend; ebenso die vorhandenen Brücken, von denen die größten 30 Fuß lichte Weite haben.

Laufende №	Bezeichnung der Eisenbahn.	Verhältnisse der Schienenunterlage namentlich der Schwellen.	Art und Maaße der Schienen.	Gewicht der Schienen pro laufenden preuß. Fuß in preuß. Pfd.
24.	Kottbusser Pferdebahn	Eichene Querschwellen und kieferne Langschwellen.	Flachschienen $2\frac{1}{4}$ Zoll breit, $\frac{5}{8}$ Zoll hoch.	—
25.	Köln-Minden	Eichene Querschwellen 8 Fuß lang, 9 Zoll breit und 6 Zoll dick; an den Stößen 5füßige Langschwellen.	Vignolesschienen 15 bis 18 Fuß lang.	20
26.	Bergisch-Märkische	Eichene Querschwellen 8—9 Fuß lang, 9 Zoll breit und 6 Zoll dick; an den Stößen 5füßige Langschwellen.	Desgleichen.	20
27.	Düsseldorf-Elberfeld	Eichene Querschwellen, unter den Stößen der Schienen kurze Langschwellen.	Stuhlschienen 12 bis 15 Fuß lang.	15
28.	Prinz-Wilhelmsbahn (Steele Vohwinkel)	Eichene Querschwellen 8 Fuß lang, 11 Zoll breit und $5\frac{1}{2}$ Zoll dick. — Preis pro Stück 1 Rthlr. 15 Sgr.	Stuhlschienen 12 Fuß lang.	21
29.	Hamm-Münster	Eichene Querschwellen 8 Fuß lang, 9 Zoll breit und 6 Zoll dick; an den Stößen 5füßige Langschwellen.	Vignolesschienen 15 bis 18 Fuß lang.	20
30.	Unterrheinische (Wesel-holländische Grenze)	Desgleichen.	Desgleichen.	20
31.	Rheinische	Querschwellen aus Eichenholz, Kiefern und andern Holzarten 8 Fuß lang, 9 Zoll breit und 6 Zoll stark.	Stuhlschienen 15 bis 18 Fuß lang.	17

Preis der Schienen für den preuß. Zentner in Thalern.	Befestigung der Schienen auf den Schwellen.	Angabe der bedeutendsten Bauwerke &c.
$2\frac{1}{10}$ Thlr. frei an Bord in England aus dortigen Fabriken.	Mittelst Holzschrauben und Nägel.	Die Erdarbeiten und Bauten sind nicht bedeutend.
4 Rthlr. bis auf die Bahn von inländischen Fabriken.	Auf den Querschwellen durch Hakennägel, auf den Langschwellen mit Unterlegung einer gewalzten Eisenplatte (9 Zoll lang, 6 Zoll breit) durch Oberbleche u. Holzschrauben.	Die Erdarbeiten sind im Ganzen sehr bedeutend, namentlich da, wo die Bahn den Teutoburger-Wald und das ganze Gebirgsland zwischen diesem und dem Wesergebirge zu durchschneiden hat. Die bedeutendsten Bauwerke auf der Bahn sind: die Ruhrbrücke bei Altstaden, der Viadukt über das Thal des Johannisbaches bei Schildesche, die Weserbrücke bei Voessen, die Wupperbrücke bei Räuschenberg, die Lippebrücke bei Hamm, die Werrabrücke bei Bermbeck.
—	Desgleichen.	Die Erd- und Felsenarbeiten sind sehr bedeutend; die wichtigsten Bauten sind der Tunnel bei Schwelm gegen 350 Ruthen lang, und die Ruhrbrücke bei Witten.
5 Rthlr. bis auf die Bahn theilweise aus deutschen Fabriken.	Die Schienen sind in den Stühlen durch eiserne auf der innern Seite eingetriebene Keile befestigt.	Die Erd- und Felsenarbeiten sind sehr bedeutend; Dammschüttungen bis 60 Fuß hoch, Einschnitte bis 50 Fuß tief. — Geneigte Ebene bei Hochdahl 7800 rh. Fuß lang, Steigung 1 : 30. — Viadukt über das Wupperthal bei Sonnborn, Länge 371,5 Fuß, Höhe über dem Flußbett 68 Fuß, Winkel gegen den Strom 45 Grad.
$4\frac{1}{2}$ Rthlr. bis auf die Bahn von inländischen Werken.	Der Doppelstuhl wird auf den Schwellen durch 2 Nägel festgehalten; im Stuhl ist die Schiene durch einen an der innern Seite eingetriebenen hölzernen Keil befestigt.	Erdarbeiten bedeutend, namentlich der Durchstich in Thonschieferfelsen vor Vohwinkel auf der Wasserscheide zwischen Düssel und Wupper (mittl. Tiefe 70 Fuß). — Geneigte Ebene bei Neviges; Länge $301\frac{1}{4}$ Ruthen; Steigung 1 : 30. Die größten Brücken haben eine lichte Weite von 20 bis 30 Fuß.
—	Auf den Querschwellen durch Hakennägel, auf den Langschwellen mittelst Unterlegeplatten, Oberbleche und Holzschrauben.	Erdarbeiten und Bauwerke nicht bedeutend, indem nur wenige kleine Bäche zu überschreiten sind.
—	Desgleichen.	Erdarbeiten nicht sehr bedeutend; die wichtigsten Brücken führen über die Ems und die Lippe.
—	In den Stühlen, welche mit gußeisernen Nägeln auf den Schwellen befestigt sind, mittelst hölzerner Keile.	An Erdarbeiten und bedeutenden Bauwerken ist die Bahn sehr reich. — Tunnel bei Königsdorf (430 Ruthen lang, 25 Fuß hoch), 24 Fuß breit, Kosten pro Ruthe 1878 Rthlr.), Ichenberger-Tunnel bei Eschwei-

Laufende №	Bezeichnung der Eisenbahn.	Verhältnisse der Schienenunterlage namentlich der Schwellen.	Art und Maaße der Schienen.	Gewicht der Schienen pro laufenden preuß. Fuß in preuß. Pfd.
32.	Bonn-Köln	Eichene Querschwellen 8 Fuß lang, 9 Zoll breit und 6 Zoll dick.	Vignolesschienen 15 bis 18 Fuß lang.	$19\frac{1}{2}$
33.	Leipzig-Dresden	In der ersten Zeit des Baus Langschwellen (3 Zoll hoch, 6 Zoll breit) auf Querschwellen ruhend; später nur Querschwellen 8 Fuß lang, 9 Zoll breit und 6 Z. stark; zu den Schwellen ist nur Fichten- u. Kiefernholz verwendet.	Am Anfange des Baues $2\frac{1}{2}$ Z. breite, $1\frac{1}{8}$ Zoll starke Plattschienen, nachher Stuhlschienen; zwischen Wurzen und Dresden so wie zum 2ten Geleise Vignolesschienen 15—18 Fuß lang, $2\frac{1}{2}$ Zoll hoch, 4 Zoll unten $2\frac{1}{4}$ Zoll oben breit.	Die Stuhlschienen 15, die Vignolesschienen 17 bis $17\frac{1}{2}$ Pfd.
34.	Sächsisch-Baierische	Kieferne Querschwellen 8 Fuß lang, 8—10 Zoll breit und 6 Zoll stark.	Vignolesschienen 15 bis 18 Fuß lang.	In der ersten Zeit 15, in der letzten 20 Pfd.
35.	Sächsisch-Schlesische	Eichene Querschwellen 8 bis 9 Fuß lang, 8—10 Zoll breit und 6 Zoll stark.	Desgleichen.	22

Preis der Schienen für den preuß. Zentner in Thalern.	Befestigung der Schienen in den Schwellen.	Angabe der bedeutendsten Bauwerke ꝛc.
		ler (50 Ruthen lang, Kosten pro Ruthe 870 Rthlr.), Nirmer-Tunnel (190 Ruthen lang, Kosten pro Ruthe 2401 Rthlr.), 2 Tunnel im Aachener Walde (185 und 42 Ruthen lang, Kosten pro Ruthe 1564 Rthlr.). — Geneigte Ebene hinter Aachen (Länge 560 Ruthen, Steigung 1 : 38). — Brücke über die Roer bei Düren; Viadukt über das Indethal (264 Fuß lang, 50 Fuß hoch), burtscheider Viadukt über das Wurmthal (850 Fuß lang, 76 Fuß größte Höhe); Viadukt über das Geulbachthal (658 Fuß lang, 120 Fuß größte Höhe, an den Seiten 68 Fuß hohe Dammschüttungen.
—	Die Schienen sind mit Hakennägeln befestigt, an den Stößen befinden sich Stühle, welche mit Hakennägeln an den Schwellen festgemacht sind; außerdem ist ein eichener Keil an der innern Seite angebracht.	Die Erdarbeiten sind nicht bedeutend; der tiefste Einschnitt beträgt 17, der höchste Auftrag 22 Fuß. Die Brückenbauten sind unbedeutend, da nur Bäche zu überschreiten waren.
—	Die Plattschienen mittelst Nägeln, die Stuhlschienen mittelst Stühlen, die Vignoles-Schienen mittelst Hakennägel, außerdem an den Stößen durch Verbindungsplatten.	Die Erdarbeiten sind bedeutend, der größte Einschnitt bei Machern 11000 Fuß lang, 38,6 Fuß tief; die bedeutendste Dammschüttung dicht bei diesem Einschnitte 19000 Fuß lang, 24,8 Fuß hoch. — Tunnel bei Oberau 1816 Fuß lang, 22 Fuß hoch, 24 Fuß breit, Preis pro Ruthe 2184 Rthlr. — Pardaubrücke, Muldebrücke bei Wurzen 1354 Fuß lang, Viadukt über den Moorboden bei Oschatz 1468 Fuß lang, Elbbrücke bei Riesa 1208 Fuß lang, Viadukt bei Röderau 2300 Fuß lang.
$2\frac{4}{10}$ bis $2\frac{7}{10}$ Rthlr. frei in England oder 3 Rthlr. frei in Hamburg aus englischen Fabriken.	Mittelst Hakennägel, außerdem an den Stößen Verbindungsplatten.	Die Erdarbeiten sind sehr bedeutend, ebenso die Bauwerke. 5 Ueberbrückungen der Pleiße, Viadukt über den Pfarrgrund bei Langhessen (280 Fuß lang, 63 Fuß hoch), Pleißenbrücke bei Schweinsburg, Viadukt über das Thal des Leubnitzer-Baches (450 Fuß lang, 80 Fuß hoch), Viadukt über den Baiersdorfer-Bach (230 Fuß lang, 74 Fuß hoch), Viadukt über den Neumarker Bach (750 F. lang, 78 Fuß hoch). — Namentlich erwähnenswerth sind: die Ueberbrückungen des Göltzschthales unterhalb Mylau (2400 Fuß lang, 274 Fuß hoch) und des Elsterthales unterhalb Plauen (240 Fuß hoch).
2 bis $2\frac{1}{10}$ Rthlr. frei an Bord in England.	Mittelst Hakennägel und Unterlageplatten.	Die Erdarbeiten sind bedeutend; von den vorhandenen Bauwerken sind erwähnenswerth: die 1600 Fuß lange, durchschnittlich 62 Fuß hohe Ueberbrückung des Denitz-

Laufende №	Bezeichnung der Eisenbahn.	Verhältnisse der Schienenunterlage namentlich der Schwellen.	Art und Maaße der Schienen.	Gewicht der Schienen pro laufenden preuß. Fuß in preuß. Pfd.
36.	Löbau-Zittau	Eichene Querschwellen 8 bis 9 Fuß lang, 8 bis 10 Zoll breit und 6 Z. stark.	Vignolesschienen 15 bis 18 Fuß lang.	20
37.	Chemnitz-Riesa	Desgleichen.	Desgleichen.	20
38.	Köthen-Bernburg	Desgleichen.	Desgleichen.	16
39.	Ludwig-Süd-Nordbahn	Entweder Steinwürfel oder eichene Querschwellen.	Sogenannte doppelte Stuhlschienen 18 F. lang.	17
40.	München-Augsburg	Halbrunde eichene Querschwellen von 12 — 14 Zoll Durchmesser.	Massive Stuhlschienen 18 Fuß lang.	$13\frac{1}{3}$
41.	Pfälzische Ludwigsbahn	Eichene Querschwellen 8 bis 9 Fuß lang, 8—10 Zoll breit und 6 Zoll stark.	Desgleichen.	15
42.	Nürnberg-Fürth	Steinwürfel aus Quadern.	Stuhlschienen 15 Fuß lang.	8 — 10
43.	Würtembergische Staatsbahnen	Eichene Querschwellen $8\frac{1}{2}$ Fuß lang, 8—10 Zoll breit und 6 Zoll stark.	Umgekehrte T-Schienen 15 Fuß lang.	18

Preis der Schienen für den preuß. Zentner in Thalern.	Befestigung der Schienen auf den Schwellen.	Angabe der bedeutendsten Bauwerke 2c.
		thales und die 854 Fuß lange, durchschnittlich 70 Fuß hohe Brücke über die Spree bei Bautzen.
$4\frac{1}{4}$ Rthlr. frei an Bord in Newport aus engl. Fabrk.	Mittelst Hakennägel, an den Stößen Unterlagsplatten.	Die Erdarbeiten sind bedeutend; von den Bauwerken sind namentlich mehrere Uebersetzungen von Flußthälern hervorzuheben, welche an den Seiten aus Dämmen, in der Mitte aus Brücken bestehen. Die größte Länge derselben beträgt: 4000 Fuß; die größte Höhe 80 Fuß.
—	Desgleichen.	Die Erdarbeiten sind ziemlich bedeutend; große Bauwerke kommen, mit Ausnahme einer 80 Fuß hohen und 800 Fuß langen Ueberbrückung der Mulde bei Pischwitz nicht vor.
—	Desgleichen.	Erdarbeiten und Bauwerke nicht bedeutend.
5 Rthlr. bis Bamberg, 3 Rthlr. ohne Transport von Joh. Cockerill in Seraing bei Lüttich.	Die Schienen ruhen in gußeisernen Stühlen. Bei den Steinwürfeln sind dieselben mittelst eiserner Nägel auf hölzernen Diebeln befestigt, welche in die Steinwürfel eingetrieben sind.	Die Erdarbeiten sind sehr bedeutend; Dämme bis 100 Fuß hoch; Einschnitte bis 60 Fuß tief; geneigte Ebene 18462 Fuß lang, Steigung derselben 1 : 40, Betrieb durch amerikanische Lokomotive; Tunnel bei Donauwörth 554 Fuß lang, bei Erlangen durch den Burgberg 1050 F. lang. — Viadukt bei Augsburg über die Wertach, bei Donauwörth über die Donau, die Fluthbrücke ebendaselbst, die Mainbrücke bei Hochstadt nebst Fluthbrücke, der Viadukt über das Saalethal bei Moschendorf.
—	Die Schienen sind in gußeisernen Stühlen mittelst hölzernen Keilen befestigt.	Erdarbeiten mit Ausnahme der Bewältigung der Moose, welche viele Schwierigkeiten machten, nicht sehr bedeutend. — Holzbrücke über den Lech 325 Fuß lang; Brücke über den Wurmfluß bei Pasing, über die Amper bei Olching, über die Maisach bei Nanhofen und über den Paar bei Mering.
—	Die Schienen sind in gußeisernen Stühlen mittelst hölzernen Keilen befestigt.	Erd- und Felsenarbeiten sehr bedeutend. Tunnel im Neustädter Thal, Brückenbauten nicht bedeutend, indem nur Wege, Bäche zu überschreiten sind.
—	Die Schienen ruhen in Stühlen, welche durch eiserne Nägel auf, in die Steinwürfel eingetriebene hölzerne Diebel befestigt sind.	Die Erdarbeiten und Bauwerke sind unbedeutend.
—	Die Befestigung der Schienen auf den Unterlagen geschieht mit Hakennägeln	5 Tunnel mit einer Gesammtlänge von 9075 Fuß; hiervon treffen 2 auf die Westbahn (1 auf der sogenannten Prag, 1 auf

Laufende №	Bezeichnung der Eisenbahn.	Verhältnisse der Schienenunterlage namentlich der Schwellen.	Art und Maaße der Schienen.	Gewicht der Schienen pro laufenden preuß. Fuß in preuß. Pfd.
44.	Badische Staatsbahn.	Langschwellen von Fehren- oder Kiefernholz 30 Fuß lang; Querschwellen von Eichenholz 4½ Zoll hoch, 8—9 resp. 12 Zoll breit und 8—9 Fuß lang.	Sogenannte Brückschienen (bridge-rails) 15 Fuß lang.	14
45.	Main-Neckar Eisenbahn.	Eichene Querschwellen 8,7 Fuß lang, 8—12 Zoll breit und 6 Zoll dick.	Vignoles- oder umgekehrte T Schienen 16 Fuß lang.	21,8
46.	Taunus-Eisenbahn.	Quaderwürfel in Einschnitten (2 Fuß lang und breit, 1 Fuß dick); eichene Querschwellen auf den Dämmen (8 Fuß lang, 12—14 Zoll breit und halbrund).	Doppelte Stuhlschienen 15 Fuß lang.	18
47.	Friedrich-Wilhelms-Nordbahn.	Eichene Querschwellen 8 Fuß 4 Zoll lang, 12—14 Zoll breit und 6—7 Zoll hoch.	Doppelte Stuhlschienen 15—18 Fuß lang.	20
48.	Hannoversche Staatsbahnen	Eichene Querschwellen 8 bis 9 Fuß lang, 8—12 Zoll breit und 6—7 Z. stark.	Vignoles- oder umgekehrte T-Schienen 15—18 Fuß lang.	22

Preis der Schienen für den preuß. Zentner in Thalern.	Befestigung der Schienen auf den Schwellen.	Angabe der bedeutendsten Bauwerke rc.
	oder Kloben, jedoch ruhen die Schienen mit ihren Enden nicht unmittelbar auf den Schwellen, sondern auf Unterlagsplatten.	der Wasserscheide bei Maulbronn); 2 auf die Ostbahn (1 von 1200 Fuß Länge durch den Rosenstein, 1 auf der Alp zwischen Holzhausen und Beimerstetten); 1 auf die Nordbahn bei Kirchheim. — An großen Brücken und Viadukten finden sich 4 vor, nämlich auf der Westbahn der Viadukt über das Enzthal; auf der Ostbahn der Viadukt über das Neckarthal bei Cannstadt; auf der Südbahn die Brücke über die Donau bei Erbach; auf der Nordbahn die Brücke über die Enz bei Besigheim.
5 Rthlr. 21 Sgr. am Rheinufer zu Mañheim aus rheinischen Fabriken.	Die Befestigung der Schienen auf den Langschwellen wird mittelst Kloben bewirkt, welche an beiden Seiten der Schienenfüße eingeschlagen werden. Um die Stöße der Schienen zu sichern, wird eine kleine Gußplatte mit vorstehenden Randleisten angewendet.	Die Erdarbeiten waren namentlich auf der Bahnstrecke von Freiburg aufwärts bedeutend. Die erwähnenswerthesten sind: die eiserne Brücke bei Beiertheim, die eiserne Brücke über die Pfinz bei Durlach, der hölzerne Viadukt oberhalb Ettlingen, die hölzerne Brücke über die Murg bei Rastatt, der eiserne Viadukt über die Straße von Appenweier nach Sand, Kinzigbrücke mit Gußbögen, 3 Brücken über die Elz. — Drei Tunnel durch den Isteiner Klotz.
—	Mittelst Hakennägel und Unterlageplatten.	Die Erdarbeiten sind bedeutend, da mehrfach tiefe Einschnitte und hohe Dämme erforderlich sind. Die bedeutendsten Bauwerke sind die Main- und Neckarbrücken.
—	Die Schienen sind in den Stühlen mittelst hölzernen, auf der äußern Seite eingetriebenen Keilen befestigt.	Die Auf- und Abträge sind nirgend bedeutend, indem die größten nicht über 25 Fuß hoch noch tief sind. Die Bahn hat 16 größere Brücken von 16 bis 96 Fuß Oeffnung; von diesen ist namentlich die schöne Niddabrücke nebst Fluthbrücke erwähnenswerth.
3,5 Rthlr. ohne sonstige Kosten von Johañ Cockerill in Seraing bei Lüttich.	Mittelst gußeiserner Stühlchen.	Die Erd- und Felsenarbeiten sind sehr bedeutend. Die bedeutendsten Bauwerke sind: der 3400 Fuß lange Tunnel von Hönebach, der 1400 Fuß lange Tunnel von Gurhaven, der 750 Fuß lange Tunnel bei Beisförth, drei Brücken über die Fulda, drei längere Viadukte über die Baune, über den Schwarzebach und durch die Vorstadt von Melsungen.
—	Mittelst 7 Zoll langen, $\frac{1}{2}$ Quadratzoll starken und $\frac{2}{3}$ Pfd. schweren Hakennägeln.	Die Erdarbeiten auf den Hannoverschen Eisenbahnen sind nicht bedeutend. Die wichtigsten Bauwerke sind: auf der Hannover-Braunschweiger Bahn die Brücke über die Fuhse bei Peine; auf der Hildesheim-Celle-Harburger-Bahn: die Brücke über die Fuhse und Aller bei Zelle, so wie die beiden Brük-

Laufende №	Bezeichnung der Eisenbahn.	Verhältnisse der Schienenunterlage namentlich der Schwellen.	Art und Maaße der Schienen.	Gewicht der Schienen pro laufenden preuß. Fuß in preuß. Pfd.
49.	Braunschweig-Harzburg	Beim ersten Bau tannene Langhölzer 30 Fuß lang, 9 Zoll breit und 7 Zoll hoch, auf Querschwellen ruhend; später und zur ganzen Umlegung der Bahn eichene Querschwellen 8—9 F. lang, 12 Zoll breit und 6 Zoll hoch.	Vignoles-Schienen 15—18 Fuß lang.	Beim ersten Bau 18 Pfd., später 22 Pfd.
50.	Braunschweig-Oschersleben	Eichene Querschwellen 8 bis 9 Fuß lang, 12 Z. breit und 6 Zoll hoch.	Desgleichen.	22
51.	Hamburg-Bergedorf	Desgleichen.	Stuhlschienen 15 Fuß lang.	$20\frac{2}{3}$
52.	Altona-Kiel	Eichene Querschwellen 8 bis 9 Fuß lang, 8—12 Zoll breit und 6 Zoll hoch.	Vignoles-Schienen 15—18 Fuß lang.	$18\frac{2}{3} - 19\frac{1}{3}$
53.	Glückstadt-Elmshorn	Desgleichen.	Desgleichen.	$18\frac{2}{3} - 19\frac{1}{3}$
54.	Rendsburg-Neumünster	Desgleichen.	Desgleichen.	$18\frac{2}{3} - 19\frac{1}{3}$
55.	Mecklenburgische Eisenbahnen.	Desgleichen.	Desgleichen.	18

Preis der Schienen für den preuß. Zentner in Thalern.	Befestigung der Schienen auf den Schwellen.	Angabe der bedeutendsten Bauwerke ꝛc.
		ken über die Ilmenau; auf der Hannover-Bremen-Bahn die Brücke über die Aller bei Verden.
—	Mittelst Häkennägeln.	Bedeutende Erdarbeiten sind eben so wenig wie große Bauwerke vorhanden. Von letzteren sind erwähnenswerth: die 6 hölzerne Jochbrücken über die Oker.
—	Desgleichen.	Die Erdarbeiten sind nicht bedeutend; die wichtigsten Bauwerke sind: 2 Brücken, 1 über die Oker und 1 in der Inundationsfläche derselben in der Nähe des Dorfes Linden.
—	Die Schienen sind in gußeisernen Stühlen befestigt.	Die Bahn besitzt zwar keine bedeutende Auf- und Abträge, hatte aber auf dem größten Theile ihrer Länge mit nassem angeschwemmten Boden und mit vielen Wasserzügen zu kämpfen. Ueberschreitung der Wetterungen, des Hammerbrooks und Billbraaks.
—	Mittelst Hakennägel; an den Stößen durch, an den Schwellen befestigten Verbindungsplatten.	Erdarbeiten nicht sehr bedeutend; ebenso die Brückenbauten, da nur kleinere Gewässer als Eidelstädter Mühlgraben, Thesdorfer Aue, Bramaue, Schmale und Eider zu überschreiten sind. Erwähnenswerth ist der Elbquai nebst der geneigten Ebene bei Altona (Steigung 1 : 6½).
—	Desgleichen.	Erdarbeiten und Bauwerke sind nicht bedeutend; auf einigen Stellen war Moorboden zu überschreiten.
—	Desgleichen.	Erdarbeiten und Bauwerke unbedeutend; einige Moorstrecken waren zu überwinden.
—	Desgleichen.	Die Erdarbeiten und Bauwerke sind nicht bedeutend; die schwierigsten Arbeiten kommen in der Gegend von Schwerin vor.

C. Fahrpreise und Aktienkurs deutscher Eisenbahnen.

IX. Tabelle über die Fahrpreise der deutschen Eisenbahnen zu Anfang 1846.

Laufende №	Namen und Endpunkte der Bahnen.	Länge in Meilen.	Fahrpreis einer Person für die ganze Bahnstrecke. I.	II.	III.	IV.	Fahrpreis einer Person für eine Meile in Silbergroschen. I.	II.	III.	IV.
			Wagenklasse.				Wagenklasse.			
1.	Altona-Kiel	14,07	7½ Mrk. C.	5 Mrk. C.	2½ Mrk. C.	—	6,4	4,3	2,1	—
2.	Badische Staatsbahn:									
	Mannheim-Freiburg	28,3	8 Fl. 36 Kr.	5 Fl. 54 Kr.	4 Fl. 18 Kr.	2 Fl. 42 Kr.	6	3,5	2,5	1,7
3.	Baierische Staatsbahn:									
	a) Nürnberg-Bamberg	8	2 Fl. 24 Kr.	1 Fl. 36 Kr.	1 Fl. 6 Kr.	—	5,1	3,4	2,3	1,4
	b) Augsburg-Donauwörth	5,5	1 Fl. 30 Kr.	1 Fl.	42 Kr	—				
	c) Augsburg-München	8,1	2 — 24 Kr.	1 Fl. 36 Kl.	1 Fl. 6 Kr.	—				
4.	Berlin-Anhaltische (Berlin-Köthen) .	20,25	4 Thlr.	2 Rtl. 20 Sgr.	1 Rtl. 20 Sgr.	—	5,9	3,9	2,5	—
5.	Berlin-Potsdam	3,5	20 Sgr.	15 Sgr.	10 Sgr.	—	5,7	4,3	2,9	—
6.	Berlin-Stettin	17,8	3 Rtl. 15 Sgr.	2 Rtl. 22½ Sgr.	1 Rtl. 22½ Sgr.	—	5,8	4,6	2,9	—
7.	Bonn-Köln	3,9	15 Sgr.	10 Sgr.	7½ Sgr.	5 Sgr.	3,8	2,6	1,9	1,3
8.	Braunschweigische Staatsbahn:									
	a) Braunschweig-Harzburg . . .	6	1 Rtl. 7 gGr.	17 gGr.	13 gGr.	8 gGr.	6,5	3,5	2,7	1,7
	b) Braunschweig-Oschersleben . .	8,75	1—18 gGr.	1 Rtl. 4 gGr.	18 gGr.	—	6	4	2,6	—
9.	Breslau-Freiburg	7,62	1 Rtl. 15 Sgr.	1 Rthlr.	20 Sgr.	—	5,8	3,9	2,6	—
10.	Düsseldorf-Elberfeld	3,52	25 Sgr.	18 Sgr.	12½ Sgr.	—	7,1	5,1	3,6	—
11.	Glückstadt-Elmshorn	2,25	21 Schill.	14 Schill.	7 Schill.	—	7,0	4,7	2,3	—
12.	Hamburg-Bergedorf	2,1	1 Mrk. Crt.	12 Schill. C.	8 Schill. C.	—	7,4	5,5	3,7	—
13.	Hannoversche Staatsbahn:									
	a) Hannover-Braunschweig . . .	8,16	1 Rtl. 14 gGr.	1 Rtl. 2 gGr	16 gGr.	—	5,8	4	2,4	—
	b) Hannover-Celle	6	1 Rthlr.	16 gGr.	10 gGr.	—	5	3,3	2,1	—
14.	Kaiser-Ferdinands-Nordbahn:									
	a) Wien-Brünn	20	8 Fl. Conv.	5 Fl. C.	3 Fl. 20 Kr. C.	2 Fl. C.	8,4	5,2	3,5	2,1
	b) Wien-Olmütz	28	11 Fl. 12 Kr. C.	7 Fl. C.	4 Fl. 40 Kr. C.	2 Fl. 48 Kr. C.				
	c) Wien-Stockerau	3	1 Fl. 12 Kr. C.	45 Kr. C.	30 Kr. C.	18 Kr.				

15.	Köln-Minden. Köln-Duisburg	8	1 Rtl. 20 Sgr.	1 Rtl. 8 Sgr.	25 Sgr.	12 Sgr.	6,25	4,75	3,1	1,5
16.	Leipzig-Dresden	15,5	3 Rthlr.	2 Rtl. 8 Ngr.	1 Rtl. 15 Ngr.	—	5,8	4,4	2,9	—
17.	Linz-Budweis	17	3 Fl. C.	2 Fl. C.	—	—	3,7	2,5	—	—
18.	Linz-Gmunden	9	1 Fl. 15 Kr. C.	48 Kr. C	—	—	2,9	1,9	—	—
19.	Magdeburg-Halberstadt	7,75	1 Rtl. 15 Sgr.	1 Rthlr.	20 Sgr.	—	5,8	3,9	2,6	—
20.	Magdeburg-Leipzig	15,75	3 Rtl. 6 Sgr.	2 Rtl. 4 Sgr.	1 Rtl. 10 Sgr	—	6,1	4	2,5	—
21.	Niederschlesisch-Märkische:									
	a) Berlin-Frankfurt	10,75	3 Rthlr.	1 Rtl. 25 Sgr.	1 Rtl. 2½ Sgr.	—	8,4	5,1	3	—
	b) Breslau-Bunzlau	14,4	2 Rtl. 26 Sgr.	1 Rtl. 27½ Sgr.	1 Rtl. 6 Sgr.	—	6	4	2,5	—
22.	Nürnberg-Fürth	0,88	12 Kr.	9 Kr.	6 Kr.	—	4,3	3,2	2,1	—
23.	Oberschlesische: Breslau-Königshütte	24	4 Rtl. 24 Sgr.	3 Rtl. 17 Sgr.	2 Rtl. 5 Sgr.	—	6	4,5	2,7	—
24.	Oesterreichische Staatsbahn:									
	a) Olmütz-Prag	33	9 Fl. 54 Kr C.	6 Fl. 3 Kr. C.	4 Fl. 24 Kr. C.	—	6,3	3,9	2,8	2,1
	b) Mürzzuschlag-Gratz	12,5	3 Fl. 54 Kr.	2 Fl. 18 Kr. C	1 Fl. 40 Kr. C.	1 Fl. 15 Kr. C.				
25.	Rendsburg-Neumünster	4,5	2½ Mrk. C.	1½ Mrk. C.	1 Mrk. C.	—	6,7	4	2,7	—
26.	Rheinische (Köln-Herbesthal)	11,6	2 Rtl. 16 Sgr.	1 Rtl. 26 Sgr.	1 Rtl. 8 Sgr.	—	6,6	4,9	3,3	—
27.	Sächsisch-Baierische (Leipzig-Zwickau)	11,5	2 Rtl. 24 Ngr.	2 Rthlr.	1 Rtl. 6 Ngr.	—	7	5	3	—
28.	Sächsisch-Schlesische (Dresden-Bischofswerda)	5	1 Rthlr.	22 Ngr.	17 Ngr.	—	6	4,4	3,4	—
29.	Taunus-Eisenbahn (Frankfurt-Wiesbaden)	5,75	2 Fl. 42 Kr.	1 Fl. 48 Kr.	1 Fl. 15 Kr.	51 Kr.	8	5,2	3,7	2,5
30.	Wien-Gloggnitz	10	3 Fl. 20 Kr. C.	2 Fl. 30 Kr. C.	1 Fl. 40 Kr. C.	—	7	5,2	3,5	(2,1)
31.	Wilhelms-Eisenbahn (Cosel-Ratibor)	4	26 Sgr.	19 Sgr.	13 Sgr.	—	6,5	4,75	3,25	—
32.	Würtembergische Staatsbahn: Cannstadt-Eßlingen	1,5	24 Kr.	15 Kr.	9 Kr.	—	5	3,1	1,9	—

Laufende №	Namen und Endpunkte der Bahnen.	Länge in Meilen.	Fahrpreis eines Zentners Gut für Eilgut.	I. Klasse.	II. Klasse.
1.	Altona-Kiel	14,07	15 Schill. C.	8 Schill. C.	6 Schill. C.
2.	Badische Staatsbahn:				
	Mannheim-Freiburg	28,3	1 Fl.	40 Kr.	32 Kr.
3.	Baierische Staatsbahn:				
	a) Nürnberg-Bamberg	8	24 Kr.	16 Kr.	8 Kr.
	b) Augsburg-Donauwörth	5,5	16,5 Kr.	11 Kr.	5,5 Kr.
	c) Augsburg-München	8,1	24 Kr.	16 Kr.	8 Kr.
4.	Berlin-Anhaltische (Berlin-Köthen) .	20,25	20 Sgr.	23 Sgr.	11½ Sgr.
5.	Berlin-Potsdam	3,5	2½ Sgr.	—	—
6.	Berlin-Stettin.	17,8	1 Rthlr.	24 Sgr.	15 Sgr.
7.	Bonn-Köln.	3,9	5 Sgr.	—	—
8.	Braunschweigische Staatsbahn:				
	a) Braunschweig-Harzburg. . . .	6	—	3 gGr.	—
	b) Braunschweig-Oschersleben . .	8,75	4 gGr. 9 Pf.	4 gGr. 6 Pf.	2 gGr. 10 Pf.
9.	Breslau-Freiburg.	7,62	16 Sgr.	10 Sgr.	6½ Sgr.
10.	Düsseldorf-Elberfeld	3,52	4½ Sgr.	3 Sgr.	5 Sgr.
11.	Glückstadt-Elmshorn	2,25	3 Schill.	2 Schill.	1,5 Schill.
12.	Hamburg-Bergedorf.	2,1	—	—	—
13.	Hannoversche Staatsbahn:				
	a) Hannover-Braunschweig . . .	8,16	7 gGr. 9 Pf.	7 gGr.	3 gGr. 6 Pf.
	b) Hannover-Celle	6	5 gGr. 8 Pf.	5 gGr. 6 Pf.	2 gGr. 9 Pf.
14.	Kaiser-Ferdinands-Nordbahn:				
	a) Wien-Brünn	20	1 Fl. 40 Kr. C.	41 Kr. C.	26 Kr. C.
	b) Wien-Olmütz	28	2 Fl. 20 Kr. C.	57 Kr.	36 Kr.
	c) Wien-Stockerau	3	15 Kr. C.	8 Kr. C.	4½ Kr. C.
15.	Köln-Minden.				
	Köln-Duisburg	8	—	—	—
16.	Leipzig-Dresden	15,5	20 Ngr.	10 Ngr.	5½ Ngr.
17.	Linz-Budweis	17	—	30 Kr. C.	24 Kr. C.
18.	Linz-Gmunden	9	—	32 Kr. C.	13 Kr. C.
19.	Magdeburg-Halberstadt	7,75	6½ Sgr.	8 Sgr.	4 Sgr.
20.	Magdeburg-Leipzig	15,75	14¼ Sgr.	16 Sgr.	8 Sgr.
21.	Niederschlesisch-Märkische:				
	a) Berlin-Frankfurt	10,75	17 Sgr.	16 Sgr.	8½ Sgr.
	b) Breslau-Bunzlau	14,4	14 Sgr.	12 Sgr.	7¼ Sgr.
22.	Nürnberg-Fürth	0,88	—	—	—
23.	Oberschlesische:				
	Breslau-Königshütte.	24	1 Rtl. 6 Sgr.	24 Sgr.	16 Sgr.
24.	Oesterreichische Staatsbahn:				
	a) Olmütz-Prag	33	2 Fl. 45 Kr.	52 Kr. C.	42 Kr. C.
	b) Mürzzuschlag-Gratz	12,5	52 Kr. C.	34 Kr. C.	20 Kr. C.
25.	Rendsburg-Neumünster	4,5	6 Schill. C.	3 Schill.	2½ Schill. C.
26.	Rheinische (Köln-Herbesthal)	11,6	20 Sgr.	6½ Sgr.	4½ Sgr.
27.	Sächsisch-Baierische (Leipzig-Zwickau) .	11,5	11 Ngr. 5 Pf.	9 Ngr. 2 Pf.	6 Ngr. 9 Pf.
28.	Sächsisch-Schlesische (Dresden-Bischofswerda	5	—	—	—
29.	Taunus-Eisenbahn (Frankfurt-Wiesbaden	5,75	—	24 Kr.	22 Kr.
30.	Wien-Gloggnitz	10	—	22 Kr. C.	13 Kr. C.
31.	Wilhelms-Eisenbahn (Cosel-Ratibor) .	4	6 Sgr.	4 Sgr. 8 Pf.	2 Sgr. 8 Pf.
32.	Würtembergische Staatsbahn:				
	Cannstadt-Eßlingen	1,5	—	—	—

die ganze Bahnstrecke. III. Klasse.	IV. Klasse.	Fahrpreis für einen Zentner Gut auf eine Meile in Silberpfennigen. Eilgut.	I. Klasse.	II. Klasse.	III. Klasse.	IV. Klasse.	Fahrpreis für eine Equipage auf die ganze Bahnlänge. Höchste Klasse.	Fahrpr. f. 1 Equip. auf 1 Meile in Silbergr. Höchste Klasse.
3½ Schill. C.	—	10	5,3	4	2,3	—	28 Mrk. C.	24,7
—	—	7,3	4,8	3,6	—	—	46 Fl. 53 Kr.	28,4
—	—						12 Fl.	
—	—	10,3	6,9	3,4	—	—	8 Fl. 25 Kr.	25,7
—	—						12 Fl.	
—	—	11,9	14,2	7,1	—	—	18 Thlr.	26,6
—	—	8,6	—	—	—	—	4 Thlr.	34,3
12 Sgr.	7½ Sgr.	20	16	10	8	5	15 Thlr.	25
—	—	15,4	—	—	—	—	2 Thlr.	15,4
—	—	—	6	—	—	—	6 Thlr.	30
2 gGr. 3 Pf.	—	8	7,4	5	3,7	—	8 Rtl. 18 gGr.	30
4 Sgr.	2½ Sgr.	25,2	15,7	7,9	6,3	4	7 Thlr.	27,5
—	—	15,3	10,2	—	—	—	4 Thlr.	34,1
0,5 Schill.	—	12	9,6	6,0	2,0	—	5 Schill.	27,5
—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	11,4	11,2	5,6	—	—	8 Rtl. 4 gGr.	30
—	—						6 Thlr.	
21 Kr. C.	—						20 Fl. C.	
29 Kr.	—	21	8,5	5,5	4,3	—	28 Fl. C.	21
4 Kr. C.	—						3 Fl. C.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	15,5	7,7	4,3	—	—	13 Thlr.	25,1
15 Kr. C.	—	—	7,6	5,9	3,8	—	—	—
8 Kr. C.	—	—	14,9	6,8	3,8	—	—	—
—	—	10	12	6	—	—	7¾ Thlr.	30
—	—	10,9	12	6	—	—	16 Thlr.	30
6 Sgr.	5 Sgr.	19	17,9	9,5	6,7	5,6	6 Thlr.	16,7
6 Sgr.	4¾ Sgr.	12	10	6	5	3,9	9⅚ Thlr.	20,8
—	—	—	—	—	—	—	—	—
12 Sgr.	8 Sgr.	18	12	8	6	4	19⅔ Thlr.	25
26 Kr. C.	—	21	6,8	5,5	3,4	—	46 Fl. 12 Kr. C.	29,4
17 Kr. C.	10 Kr. C.	17,2	11,3	6,7	5,7	3,4	17½ Fl. C.	
1¼ Schill. C.	—	11,8	6	5	2,6	—	9 Mrk. C.	24,7
3½ Sgr.	—	20,7	6,7	4,6	3,5	—	13 Rtl. 18 Sgr.	35,2
4 Ngr. 6 Pf.	—	10	8	6	4	—	9 Thlr.	23,5
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	14,4	13,7	—	—	—	9 Fl. 12 Kr.	22,7
11 Kr.	—	—	9,2	5,5	4,6	—	10 Fl. C.	21
2 Sgr.	1 Sgr. 4 Pf.	18	12	8	6	4	3 Rtl. 20 Sgr.	27,5
—	—	—	—	—	—	—	—	—

X. Zusammenstellung der Kurse von Eisenbahn-Aktien a
1844, 1845 un

(Aus dem Cour

Eisenbahn Stamm-Aktien.	30. Dezember 1843.	31. Januar 1844.	29. Februar 1844.	30. März 1844.	30. April 1844.	31. Mai 1844.	29. Juni 1844.	31. Juli 1844.	31. August 1844.	30. September 1844.	31. Oktober 1844.
Voll eingezahlte:											
Berlin-Anhalt	145½	143½	154½	154½	159	167¼	159½	155	147½	149	143
Berlin-Frankfurt	137¾	—	152¾	151¼	151¾	149¾	148¼	—	139¾	143¼	–
Berlin-Potsdam	160	—	—	166¾	167¼	170	165	—	—	168¾	–
Berlin-Stettin	117¾	122	127¾	132	130	137	128¾	119¾	118	118½	117¾
Bonn-Cöln	—	—	—	135¾	139¾	—	—	—	—	131¾	129¼
Breslau-Freiburg	115	119¼	—	—	126¾	—	118	112¾	—	—	–
Düsseldorf-Elberfeld	—	84¾	98	95¾	94¾	97¼	92½	—	86¾	93	–
Wien-Gloggnitz	114¼	116¾	122	116	120¾	119¼	116¾	116	114¼	119¼	125¼
Hamburg-Bergedorf	—	—	—	—	—	—	102½	96¾	—	—	–
Kiel-Altona	—	—	—	—	—	—	120	112¼	—	—	–
Magdeburg-Halberstadt	117½	120¾	118¾	119	119½	125½	120	—	110¼	113	111¾
Magdeburg-Leipzig	188	182	—	—	—	193¼	—	—	—	187	–
Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	128½	137¼	146	153¼	152¼	149¾	138¾	144¼	148	159½	160¾
Oberschlesische Litt. A.	114½	118¾	119¼	125¾	124½	127¾	123½	115¼	114¼	114	111¾
Oberschlesische Litt. B.	107¾	115¼	114½	116¼	117	121½	115½	108¾	107½	108¼	104¾
Rheinische	72	79¾	82¾	88¾	89¼	90¾	85¾	78	78¼	78¼	76½
Wilhelmsbahn	—	—	—	—	—	—	112¾	103	103½	102¼	98¾
Quittungsbogen:											
Bergisch-Märkische	—	—	—	—	—	—	—	109⅓	107¼	107⅜	103
Berlin-Anhaltische Litt. B.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	–
Berlin-Hamburg	107½	111¼	113	118	118¾	127¾	119¾	113¼	110¾	110½	107¼
Berbach	—	—	—	—	—	—	110¼	108¾	108	107¾	106
Cassel-Lippstadt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	–
Chemnitz-Riesa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	–
Cöln-Minden	103¼	107½	108½	112¼	112½	120¼	113⅝	108½	106¾	107½	104½
Krakau-Oberschlesische	—	—	—	—	—	—	111¾	103¾	104	103¾	99¼
Löbau-Zittau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	–
Magdeburg-Wittenberg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	–
Niederschlesische	105¾	110	112½	118½	122¼	125¾	115¾	110¾	108¾	109½	105¼
Friedrich-Wilhelms-Nordbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	–
Potsdam-Magdeburg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	–
Pr. Wilh. (St. V.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	106¾	101¾
Rhein. Pr.-Stm.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	–
Sächsisch-Baierische	—	—	—	109	110	118¼	109¾	103¾	100½	101	–
Sächsisch-Schlesische	104	110	111½	116¼	119½	125⅛	116¼	110½	110¼	109⅝	106¼
Sagan-Glogau	—	—	108½	113¼	114½	117¾	109¾	—	—	100	—
Thüringische	—	—	—	—	—	—	116	110¼	—	108¾	104

der Berliner Börse an den Ultimo-Tagen der Jahre Anfang 1846.

Bericht entnommen.)

30. November 1844.	31. Dezember 1844.	31. Januar 1845.	28. Februar 1845.	31. März 1845.	30. April 1845.	31. Mai 1845.	30. Juni 1845.	31. Juli 1845.	30. August 1845.	30. September 1845.	31. Oktober 1845.	29. November 1815.	31. December 1845.	31. Januar 1846.	28. Februar 1846.	31. März 1846.	30. April 1846.
148½	151	152¾	153¼	155¼	157	145¾	147	146¾	144¼	125¼	120¼	117¼	117½	117	115	114½	118
160¾	160¼	161¼	—	159¾	—	162¾	163	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
192¾	—	196¾	—	204¾	203¾	—	202¾	201	202¾	202¾	—	—	—	—	194	—	—
120	120¼	130	134½	132	130¾	126½	127¾	129¾	129¼	128¾	122¾	120	117½	117½	115¾	114¼	119
—	137	—	142¼	139¾	—	—	137¼	139¼	—	138	—	137¾	—	137¾	138½	140	143
—	111	—	119	—	—	116¼	115¾	—	—	113¼	—	—	—	107	107	104¼	106½
92¼	92½	105	105½	107¾	104¾	101¼	101¾	101¾	101	100½	—	94¾	91½	93½	95	107	116
123¾	133	139	155¼	157	156¾	149¼	152¾	164¼	161¾	155¾	138¼	—	143¼	150	144	146½	146
—	—	100	—	104¼	106	102¾	—	—	—	—	—	—	—	94½	93½	92½	91½
—	—	—	—	—	118¼	109	110¼	111	113½	111½	—	—	107½	107¾	105½	107	110½
110¼	108¼	114½	113½	112	109	106¾	112	110¾	111¼	112½	109½	—	—	100	102½	108¼	112¼
185¼	—	183¼	—	—	—	180¾	180¼	—	—	—	—	—	—	180	175	175	180
165	185¼	191½	202¼	202¼	200¼	191¾	204¼	220¼	222¾	229¾	215¼	194	192¾	196¼	189	205	202
115¾	118½	123¼	123¼	123¾	119¼	115¾	115	115¾	115¾	114¼	—	—	107	107	102	104½	111
107¼	109½	111½	113½	115½	113½	109	108	109	109	107¼	104	102¼	100¾	100	97	97¾	102
79½	79½	93	95¼	102½	98½	96	97½	99½	97¼	95¼	91	85¾	85	87½	87	88¼	98½
100¾	104¼	105	116¼	115¾	114¾	111	111¼	110½	111¾	109¼	104¾	102¾	100¾	98¾	93½	91	91
102½	103⅞	105½	109¾	110¾	108	106	106½	106½	106¼	105¾	102¾	101⅛	101¼	97¾	96	93½	95
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	117¾	113¾	110½	109½	108¼	105⅝	104¼	108
108¼	110	115	117¼	117½	116¼	112¾	113⅝	115¾	114¾	114½	110¾	108	109¼	108¼	105¾	102½	103½
106¼	107½	108	113¼	112½	110½	108	109	110	109	108¼	106½	105¼	105¾	105⅛	103½	101	102½
—	—	—	—	—	—	—	—	103½	103	103⅝	102½	101¼	101¼	98	96	92⅙	94⅔
—	—	—	—	—	—	—	—	101¼	100¾	100½	—	—	—	91	90	88¼	88¾
103⅞	105	106¼	110	110¾	108	106½	106½	106⅞	106½	105¾	103	101¼	101	100¾	99	95¾	100
98¾	105	104¼	110	110¼	—	103¾	103	104½	103¾	102¾	98¾	—	95¾	92	88	84	87
—	—	—	—	105	—	99	—	99½	98¾	96¼	—	—	88¼	81	81¼	81¼	83¾
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	102¾	103¾	101⅜	99	95½	98
106	107	111	113	114¼	110½	107¾	108	109⅝	108¼	107½	103¾	101½	100	99¾	95¾	92¾	97¼
—	97½	98	99½	103½	102	98¼	99	98⅝	98⅜	96¾	93¼	92¼	93	91½	87	85½	87¼
—	—	—	121¼	120¾	—	—	114¾	115	115½	115¾	109½	—	101¾	99¼	97	98¼	102¼
101¼	101¾	103½	109¼	109	—	103¾	104	104¾	103¾	103	—	94¾	—	94½	93	84	91½
—	—	104	107½	110¼	—	105¾	—	106	105¼	105	101½	99¾	99¾	97½	95	93¾	101
94	94¾	97½	102	102½	—	95¼	94½	96	96¼	94½	—	—	89¾	89	87¼	86	88½
106¾	107¼	110¼	115¼	116½	113⅜	110¼	110¼	111¼	110½	108¾	106½	105¼	105¾	105	103	100¼	101¾
—	—	—	—	105	—	97¾	—	—	—	—	—	—	—	81½	75	73	82½
103¾	104¾	108	113¼	113½	110¾	108	108½	108¾	108¼	106¾	104	101	101	98¼	96	94	98

D. Tafeln über die Betriebs-Ergebnisse der nur mit Dampfkraft befahrenen Privat-Eisenbahnen Deutschlands von deren Eröffnung bis zu Ende 1844.

XI. Summarische Zusammenstellung der Betriebs-Ergebnisse.

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Bahnen und Angabe der Jahre in welcher die Bahn im Betriebe war.	Länge der eröffneten Bahnstrecken in den einzelnen Jahren.	Es wurden befördert			Die Betriebs-Einnahmen haben betragen						Die Betr		
			Personen.	Frachtgüter.		im Ganzen.			auf eine Bahnmeile durchschnittlich.			im Ganz		
				Ctr.	U.	Rthlr.	sg.	pf.	Rthlr.	sg.	pf.	Rthlr.	sg.	
1.	Kaiser-Ferdinands-Nordbahn.													
	Vom 1. Nov. 1839 bis ult. Okt. 1840.	20	225187	534237	—	411840	21	11	20592	10	10	299949	12	[illegible]
	Vom 1. Nov. 1840 bis ult. Okt. 1841.	20 bis 40	393471	1,032846	—	584339	5	7	23373	17	—	456071	4	[illegible]
	Vom 1. Nov. 1841 bis ult. Dez. 1842.	40 bis 42	622665	1,486594	—	1,010622	29	4	24062	13	6	652094	21	1
	Im Jahre 1843	42	661220	1,800419	—	1,085548	7	6	25844	—	2	530669	23	8
	" " 1844	42	668907	2,027718	—	1,162495	7	6	27678	13	9	595046	9	4
	Durchschnitt der 2 letzten Jahre	—	665064	1,914068	—	1,124021	22	6	26761	6	10	562858	1	6
2.	Wien-Gloggnitz-Eisenbahn.													
	Vom 16. Mai 1841 bis ult. Juni 1842.	6½ bis 10	1,306951	290961	70	497885	21	4	49788	17	2	263782	3	7
	Vom 1. Juli 1842 bis Ende 1842.	10	676432	380781	50	307783	6	6	61556	19	4	155658	18	9
	Im Jahre 1843	10	1,179245	1,204220	—	598754	28	2	59875	14	10	288280	18	1
	" " 1844	10	1,057636	1,184644	64	634447	—	11	63444	21	1	282303	13	1
	Durchschnitt der 2 letzten Jahre	—	1,118440	1,194432	32	616600	29	6	61660	2	11	285292	—	7
3.	Berlin-Potsdam-Eisenbahn.													
	Im Jahre 1839	3,5	664828	7962	92	189268	10	3	54076	17	5	94195	4	—
	" " 1840	3,5	660162	29697	19	190883	5	6	54538	—	2	78114	6	10
	" " 1841	3,5	579481	53362	11	174856	13	2	49958	26	1	76084	21	—
	" " 1842	3,5	500906	88811	76	163615	5	11	46747	1	11	71132	25	1
	" " 1843	3,5	454922	138733	79	179075	22	10	51164	9	3	83599	17	6
	" " 1844	3,5	435619	131497	15	188147	5	1	53756	8	9	94678	3	8
	Durchschnitt	—	549320	75010	85	180974	10	5	51706	25	7	82967	13	—
4.	Berlin-Anhalt Eisenbahn.													
	Im Jahre 1842	20,25	318659	429009	—	544639	6	—	26895	22	9	300135	27	9
	" " 1843	20,25	341974	892636	—	694603	2	6	34301	11	5	302658	3	3
	" " 1844	20,25	361407	658644	—	681632	5	—	33660	25	2	408668	17	2
	Durchschnitt	—	340680	660096	—	640291	14	6	31619	9	9	337154	6	1
5.	Magdeburg-Leipzig Eisenbahn													
	Im Jahre 1841	15,75	511564	570815	27½	421671	21	11	26772	22	10	237255	26	11
	" " 1842	15,75	544782	891272	27½	523724	10	10	33252	9	7	253078	5	11
	" " 1843	15,75	620626	1,494735	—	669540	8	8	42510	14	3	293563	29	10
	" " 1844	15,75	685953	1,375421	—	680353	9	5	43197	—	6	358098	2	8
	Durchschnitt	—	590731	1,083060	97	573822	12	8	36433	4	3	285499	1	4

Ausgaben betragen auf eine Bahnmeile durchschnittlich. Rthlr.	sg.	pf.	Der Reinertrag war im Ganzen. Rthlr.	sg.	pf.	Der Reinertrag war auf eine Bahnmeile durchschnittlich. Rthlr.	sg.	pf.	Die Ausgaben betragen in Prozenten der Brutto-Einnahmen.	Der Reinertrag war vom Anlagekapital Proz.	Vertheilte Dividende auf die Stamm-Aktien incl. Zinsen. Prozente	Kurs der Aktien am 31. Dezember.	Stand des Reservefonds am Schlusse des Jahres. Rthlr.	sg.	pf.	Vom den unter 8 angeführten Ausgaben sind aus dem Reservefonds gedeckt. Rthlr.	sg.	pf.
4997	14	1	111890	39	3	5954	26	9	72,8	0,9	4 Proz. Zinsen	—	34931	7	6	26483	8	7
18242	25	2	128268	1	4	5130	21	10	78,0	1,1	aus dem Baufond	—	36629	26	5	50866	16	6
15526	1	11	358528	7	5	8536	11	7	64,5	3,0	4	106	45187	21	11	78090	29	2
12634	29	10	554878	13	10	13209	—	4	48,9	4,8	4½	128¼	90638	25	11	84834	29	3
14167	23	1	567448	28	2	13510	20	8	51,2	5,0	5	185	79248	4	8	130147	8	8
13401	11	5	561163	21	—	13359	25	10	50,1	4,9	4¾	—	—	—	—	—	—	—
26378	6	4	234103	17	9	23410	10	10	53,0	3,7	4	—	30426	10	2	—	—	—
31131	21	9	142124	18	9	30424	27	7	50,5	4,5	2¼	—	31743	2	10	—	—	—
28828	1	10	310474	10	1	31047	13	—	48,1	4,9	4¼	114¼	32267	16	6	—	—	—
28230	10	4	352143	17	10	35214	10	9	44,5	5,6	5¼	132½	37751	12	7	—	—	—
28529	6	1	331308	28	11	33130	26	10	46,3	5,25	4¾	—	—	—	—	—	—	—
26912	25	11	95073	6	3	27163	21	6	49,8	6,8	6½	—	14000	—	—	—	—	—
22318	8	9	112769	28	8	32219	21	5	40,9	8,05	7½	—	27822	—	8	897	12	—
21738	9	2	98771	22	2	28220	16	11	43,5	7,05	7	—	33125	1	5	1808	29	3
20323	5	10	92482	10	10	26423	26	1	43,4	6,6	7	121	33426	5	7	3623	25	10
23885	5	7	95476	5	4	27279	3	8	46,7	6,8	7	126¼	38400	—	—	8476	—	11
27050	10	4	94309	1	5	26705	28	5	50,3	7,7	7½	160	48400	—	—	16229	26	11
23704	20	11	98006	27	5	28002	4	8	45,8	7,16	7	—	—	—	—	—	—	—
14821	14	5	244503	8	3	12074	8	5	55,1	5,4	4½	107⅜	34943	8	11	—	—	—
14946	—	9	381944	29	3	19355	10	8	43,6	8,0	6	145½	161226	7	11	—	—	—
20181	3	4	272963	17	10	13479	21	10	60,0	6,0	6½	151	154836	15	11	80117	18	3
16649	16	2	303137	8	5	14969	23	7	52,9	6,5	5⅔	—	—	—	—	—	—	—
15063	24	4	184415	25	—	11708	28	6	56,3	4,5	5	—	10310	13	4	—	—	—
16068	13	4	270646	4	11	17183	26	3	48,3	6,6	7	127	55493	23	4	—	—	—
18638	27	8	375976	8	10	23871	16	7	43,9	9,1	10	188	93624	29	5	—	—	—
22736	11	5	332255	6	9	20460	19	1	52,6	8,1	9	190½	98524	12	4	54173	29	11
18126	26	8	288323	11	4	18306	7	7	50,3	7,1	8	—	—	—	—	—	—	—

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Bahnen und Angabe der Jahre in welcher die Bahn im Betriebe war.	Länge der eröffneten Bahnstrecken in den einzelnen Jahren.	Es wurden befördert			Die Betriebs-Einnahmen haben betragen						Die Betri… hab…		
			Personen.	Frachtgüter.		im Ganzen.			auf eine Bahnmeile durchschnittlich.			im Ganz…		
				Ctr.	U.	Rthlr.	sg.	pf.	Rthlr.	sg.	pf.	Rthlr.	sg.	pf.
6.	Magdeburg-Halberstadt Eisenbahn.													
	Vom 16. Juli 1843 bis Ende 1843.	7,8	111894	22957	100	55864	20	10	14324	3	6	41385	20	[illegible]
	Im Jahre 1844	7,8	221315	399444	10	133840	28	5	17158	29	7	87974	6	—
	Durchschnitt	—	222164	281601	36	126470	1	3	15741	7	6	86239	11	9
7.	Berlin-Frankfurt Eisenbahn.													
	Vom 23. Okt. 1842 bis 31. Dez. 1843.	10,75	282689	396286	97	340374	10	10	27936	—	—	146926	24	8
	Im Jahre 1844	10,75	232557	317440	63	289550	25	5	28410	18	10	133341	19	7
	Durchschnitt	—	245355	339869	58	299964	8	10	28173	9	5	133460	29	3
8.	Oberschlesische Eis.													
	Vom 22. Mai 1842 bis ult. Dez. 1843.	3,25 bis 10,75	374278	220619	96	193636	16	2	27662	10	10	107169	15	7
	Im Jahre 1844	10,75	250061	207360	—	162822	24	9	15146	6	11	90956	2	10
	Durchschnitt	—	250061	207360	—	162822	24	9	21404	8	10	90956	2	10
9.	Breslau-Freiburg-Schweidnitz Eisenb.													
	Im Jahre 1844	8,62	286110	301006	—	168917	8	5	19595	28	1	90434	23	10
	Durchschnitt	—	286110	301006	—	168917	8	5	19595	28	1	90434	23	10
10.	Berlin-Stettin Eisenbahn.													
	Vom 16 August bis ult. Dez. 1843.	17,8	173613	252022	12	144390	—	4	21658	12	—	58685	—	1
	Im Jahre 1844	17,8	272584	758808	—	413950	3	8	23255	18	4	193320	20	4
	Durchschnitt	—	324507	735149	10	406065	13	8	22457	—	2	183276	10	10
11.	Düsseldorf-Elberfeld Eisenbahn.													
	Im Jahre 1842	3,52	383018	370255	—	132566	15	11	37660	23	11	94894	2	2
	" " 1843	3,52	267687	799250	74	153054	19	2	43481	7	7	87873	6	9
	" " 1844	3,52	283084	924757	—	164741	17	4	46801	4	1	95023	—	8
	Durchschnitt	—	311263	698087	61	150124	7	5	42647	21	10	92596	23	2
12.	Rheinische Eisenb.													
	Im Jahre 1842	9,4	317766	538616	48	268557	13	10	28569	26	11	159916	2	2
	" " 1843	9,4 bis 11,6	285929	1,379574	30	326202	8	5	32620	6	10	162266	1	1
	" " 1844	11,6	374574	2,755150	22	541926	5	2	46562	17	7	233809	10	2
	Durchschnitt	—	374574	2,755150	22	541926	5	2	35917	17	4	233809	10	2
13.	Köln-Bonn Eisenb.													
	Vom 15. Febr. bis 31. Dez. 1844.	3,9	537605	—	—	103947	2	11	30423	15	—	51624	24	7
	Durchschnitt	—	537605	—	—	103947	2	11	30423	15	—	51624	24	7

…gaben …gen auf eine Bahnmeile durchschnittlich			Der Reinertrag war im Ganzen.			auf eine Bahnmeile durchschnittlich.			Die Ausgaben betragen in Prozenten der Brutto-Einnahmen.	Der Reinertrag war vom Anlagekapital	Vertheilte Dividende auf die Stamm-Aktien incl. Zinsen.	Kurs der Aktien am 31. Dezember.	Stand des Reservefonds am Schlusse des Jahres.			Von den unter 8 angeführten Ausgaben sind aus dem Reservefonds gedeckt.		
…hlr.	sg.	pf.	Rthlr.	sg.	pf.	Rthlr.	sg.	pf.		Proz.	Prozente		Rthlr.	sg	pf.	Rthlr.	sg.	pf.
…611	16	8	14479	—	7	3712	16	10	74,0	1,8	4 pCt. Zinsen.	117½	—	—	—	—	—	—
…278	29	3	45866	22	5	5880	—	4	65,6	2,9	3	108¼	—	—	—	—	—	—
…945	7	11	40230	19	6	4795	29	7	69,8	2,3	3	—	—	—	—	—	—	—
…712	—	—	193448	16	2	16224	—	—	43,1	6,0	7	1842: 100½ 1843: 138	56615	—	11	—	—	—
…403	25	1	156209	5	10	16006	23	9	46,0	5,6	6¾	160	57977	15	5	1029	—	9
…057	27	11	166503	9	7	16115	16	6	44,5	5,8	6⅞	—	—	—	—	—	—	—
…309	28	11	86467	—	7	12352	11	11	55,3	4,8	4	1842: 91¼ 1843: 114½	—	—	—	—	—	—
…461	—	8	71866	21	11	6685	6	3	55,9	4,0	4	Lt.A.118½ Lt.B.109½	—	—	—	—	—	—
…885	14	9	71866	21	11	9518	24	1	55,6	4,4	4	—	—	—	—	—	—	—
…491	5	6	78472	14	7	9104	22	7	53,6	3,7	4	110½	6482	14	7	—	—	—
…491	5	6	78472	14	7	9104	22	7	53,6	3,7	4	—	—	—	—	—	—	—
…806	12	—	85705	—	3	12852	—	—	40,6	5,8	4	117¾	—	—	—	—	—	—
…855	3	7	220630	13	4	12400	14	9	46,7	5,5	5	120½	59194	14	7	—	—	—
…830	22	9	222789	2	10	12626	7	5	43,6	5,65	4½	—	—	—	—	—	—	—
…6958	15	9	37672	13	9	10702	7	2	71,6	1,8	Nichts	51	—	—	—	—	—	—
…4963	27	7	65181	12	5	18517	10	—	56,8	3,3	2½	96	34765	4	8	—	—	—
…6995	5	1	69718	16	8	19805	29	1	57,7	3,5	3	92½	30367	2	1	5432	15	—
…6305	26	2	57527	14	3	16341	25	8	62,0	2,9	1⅚	—	—	—	—	—	—	—
…6931	27	6	108641	11	8	11637	29	5	59,5	1,3	5	81⅝	—	—	—	—	—	—
…6226	18	1	163936	7	4	16393	18	9	49,7	2,0	5	72¼	—	—	—	—	—	—
…0155	28	6	308117	25	—	26406	19	1	42,9	3,7	1	79½	—	—	—	—	—	—
…7771	14	8	308117	25	—	18146	2	5	50,7	2,3	3⅔	—	—	—	—	—	—	—
…5108	21	—	52322	8	4	15314	24	—	49,6	6,0	6	137	—	—	—	—	—	—
…5108	21	—	52322	8	4	15314	24	—	49,6	6,0	6	—	—	—	—	—	—	—

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Bahnen und Angabe der Jahre in welcher die Bahn im Betriebe war.	Länge der eröffneten Bahnstrecken in den einzelnen Jahren.	Es wurden befördert			Die Betriebs-Einnahmen haben betragen						Die Betrieb… habe…		
			Personen.	Frachtgüter.		im Ganzen.			auf eine Bahnmeile durchschnittlich.			im Ganzen.		
				Ctr.	U.	Rthlr.	sg.	pf.	Rthlr.	sg.	pf.	Rthlr.	sg.	pf.
14.	Leipzig-Dresden E.													
	Im Jahre 1840	15,5	415135	689026	35	482478	9	3	30482	13	1	248231	10	7
	„ „ 1841	15,5	386478	933936	42	519337	2	5	33505	18	6	253630	15	1
	„ „ 1842	15,5	382284	1,087547	24	554080	22	9	35747	3	1	259659	7	1
	„ „ 1843	15,5	401415	1,039600	45	604027	29	2	38969	14	9	290247	14	7
	„ „ 1844	15,5	427187	945774	—	613323	24	8	39569	6	10	292911	8	8
	Durchschnitt	—	402500	939176	87	554649	17	8	35654	21	3	268936	13	7
15.	Sächsisch-Baierische Eisenbahn.													
	Vom 19. Sept. bis ult. Dezember 1842	5,2	43622	18120	16	25239	15	—	19414	19	3	20605	12	6
	Im Jahre 1843	5,2	165373	299455	54	121239	21	7	23315	6	2	88909	15	—
	„ „ 1844	9	217227	432565	66	172852	22	6	21606	17	9	89232	25	5
	Durchschnitt	—	217227	432565	66	172852	22	6	21445	14	5	89232	25	5
16.	Hamburg-Bergedorf Eisenbahn.													
	Vom 16. Mai bis ult. Dezember 1842	2,17	153649	—	—	37415	24	8	23022	7	6	29046	7	10
	Im Jahre 1843	2,17	198323	—	—	47335	22	7	21813	11	—	43392	3	10
	„ „ 1844	2,17	193437	—	—	43006	16	2	19818	13	1	35679	18	4
	Durchschnitt	—	195880	—	—	45171	4	4	21551	10	6	39535	26	1
17.	Altona-Kiel Eisenb.													
	Vom 9. Sept. bis ult. Dez. 1844.	14,07	97831	164604	85	66621	12	10	14204	27	—	66734	15	9
	Durchschnitt	—	—	—	—	—	—	—	14204	27	—	—	—	—
18.	Taunus Eisenbahn.													
	Im Jahre 1841	5,86	769551	16563	—	248052	25	5	42329	20	10	126071	16	11
	„ „ 1842	5,86	809012	34110	27	262551	19	11	44803	27	9	135159	10	8
	„ „ 1843	5,86	744660	40088	55	245966	25	4	41990	23	7	133323	26	2
	„ „ 1844	5,86	742332	60211	—	248597	29	5	42422	20	10	134690	20	4
	Durchschnitt	—	766388	37743	10	251292	10	—	42886	23	3	132311	11	—
19.	München-Augsburg Eisenbahn.													
	Vom 1. Okt. 1840 bis 30. Sept. 1841.	8,12	251441	36260	—	153991	27	1	18964	12	3	91121	2	9
	Vom 1. Okt. 1841 bis 30. Sept. 1842.	8,12	211308	79936	38	154771	27	10	19060	14	1	83934	13	4
	Vom 1. Okt. 1842 bis 30. Sept. 1843.	8,12	205829	167655	71	175764	17	9	21645	24	5	85965	22	3
	Vom 1. Okt. 1843 bis 30. Sept. 1844.	8,12	183905	—	—	161293	6	9	19875	29	10	118025	26	3
	Durchschnitt	—	213121	94617	36	161455	12	4	19871	20	2	94761	23	8

…sgaben …tragen			Der Reinertrag war						Die Ausgaben betragen in Prozenten der Brutto-Einnahmen.	Der Reinertrag war vom Anlagekapital	Vertheilte Dividende auf die Stamm-Aktien incl. Zinsen.	Kurs der Aktien am 31. Dezember.	Stand des Reservefonds am Schlusse des Jahres.			Von den unter 8 angeführten Ausgaben sind aus dem Reservefonds gedeckt.		
auf eine Bahnmeile …rchschnittlich.			im Ganzen.			auf eine Bahnmeile durchschnittlich.												
Rthlr.	sg.	pf.	Rthlr.	sg.	pf.	Rthlr.	sg.	pf.		Proz.	Prozente		Rthlr.	sg.	pf	Rthlr.	sg.	pf.
6014	27	2	234246	22	8	14467	15	11	51,5	3,6	4	94	—	—	—	—	—	—
6363	6	10	265706	17	4	17142	11	8	48,8	4,1	4	102	—	—	—	—	—	—
6765	2	10	294421	15	8	18982	—	3	46,9	4,5	4 Rthlr. $12\frac{1}{2}$ Ngr.	110	—	—	—	—	—	—
8725	18	5	313779	29	2	20243	26	4	48,0	4,8	5	134	9239	20	—	—	—	—
8897	14	7	320412	16	—	20671	22	3	47,7	4,9	5	135	21717	28	—	—	—	—
17353	7	11	285713	4	1	18301	13	4	48,6	4,4	$4\frac{1}{2}$	—	—	—	—	—	—	—
15710	—	4	4634	2	4	3704	18	11	81,7	0,3	4 pCt. Zinsen währ. d. Bauzeit.	103	—	—	—	—	—	—
17097	26	9	32330	6	7	6217	9	5	73,3	0,54		108	—	—	—	—	—	—
11154	3	2	83620	27	1	10452	14	7	51,6	1,4		$94\frac{1}{4}$	—	—	—	—	—	—
14654	—	1	83620	27	1	6791	14	4	68,9	0,75	4	—	—	—	—	—	—	—
17847	—	3	8369	16	10	5175	7	3	77,6	1,5	4	—	—	—	—	—	—	—
19996	9	5	3943	18	9	1817	1	7	91,7	0,5	—	103	—	—	—	—	—	—
16441	28	1	7326	27	10	3377	15	—	83,0	1,0	—	$93\frac{1}{4}$	—	—	—	—	—	—
18098	12	7	5635	8	3	3452	27	11	84,1	1,0	—	—	—	—	—	—	—	—
14229	—	—	— 113	2	11	— 24	3	—	1002	—	4pCt. Zinsen als Baujahr.	$116\frac{1}{2}$	—	—	—	—	—	—
14229	—	—	—	—	—	— 24	3	—	1002	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21513	24	8	121981	8	6	20815	26	2	50,8	6,1	6	—	11420	—	—	—	—	—
23064	18	8	127392	9	3	21739	9	1	51,5	6,4	6	—	19985	—	—	—	—	—
22751	11	—	112643	29	2	19239	12	7	54,2	6,0	6	—	34831	—	—	—	—	—
22098	13	10	113907	9	1	20324	7	—	54,2	6,0	6	386	38257	—	—	—	—	—
22357	2	1	118980	29	—	20529	21	2	52,7	6,1	6	—	—	—	—	—	—	—
11221	22	11	62870	24	4	7742	19	4	59,1	2,6	2	—	1213	27	4	—	—	—
10336	20	10	70837	14	6	8723	23	3	54,2	3,0	3	—	797	9	4	—	—	—
11221	23	9	89799	25	6	10424	—	8	48,9	3,7	$3\frac{1}{2}$	$106\frac{1}{2}$	2144	21	—	—	—	—
14535	3	—	43267	10	6	5340	26	10	73,8	1,8	$2\frac{1}{2}$	—	—	—	—	—	—	—
11828	25	1	66693	18	8	8042	25	1	59,0	2,8	$2\frac{3}{4}$	—	—	—	—	—	—	—

Wieder

der Durchschnittszahlen von den Jahren in welchen die ein

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Bahnen und Angabe der Jahre in welcher die Bahn im Betriebe war.	Länge der eröffneten Bahnstrecken in den einzelnen Jahren.	Es wurden befördert			Die Betriebs-Einnahmen haben betragen						Die Betriebs- haben		
			Personen.	Frachtgüter.		im Ganzen.			auf eine Bahnmeile durchschnittlich.			im Ganzen.		
				Ctr.	U	Rthlr.	sg.	pf.	Rthlr.	sg.	pf.	Rthlr.	sg.	pf.
1.	Kaiser-Ferdinands-Nordbahn.	42	665064	1,914068	—	1,124021	22	6	26701	6	10	562858	1	6
2.	Wien-Gloggnitz.	10	1,118440	1,194432	32	616600	29	6	61660	2	11	285292	–	7
3.	Berlin-Potsdam.	3,5	549320	75010	85	180974	10	5	51706	25	7	82967	13	–
4.	Berlin-Anhalt.	20,25	340680	660096	—	640291	14	6	31619	9	9	337154	6	1
5.	Magdeburg-Leipzig	15,75	590731	1,083060	97	573822	12	8	36433	4	3	285499	1	4
6.	Magdeburg-Halberstadt.	7,8	222164	281601	36	126470	1	3	15741	7	6	86239	11	9
7.	Berlin-Frankfurt.	10,75	245355	339869	58	299964	8	10	28173	9	5	133460	29	3
8.	Oberschlesische.	10,75	250061	207360	—	162822	24	9	21404	8	10	90956	2	10
9.	Breslau-Schweidnitz-Freiburg.	8,62	286110	301006	—	168917	8	5	19595	28	1	90434	23	10
10.	Berlin-Stettin.	17,8	324507	735149	10	406065	13	8	22457	—	2	183276	10	10
11	Düsseldorf-Elberfeld.	3,52	311263	698087	61	150124	7	5	42647	21	10	92596	23	2
12.	Rheinische.	11,6	374574	2,755150	22	541926	5	2	35917	17	1	233809	10	2
13.	Köln-Bonn.	3,9	537605	—	—	103947	2	11	30423	15	—	51624	24	7
14.	Leipzig-Dresden.	15,5	402500	939176	87	554649	17	8	35654	21	3	268936	13	7
15.	Sächsisch-Baierische.	9	217227	432565	66	172852	22	6	21445	14	5	89232	25	5
16.	Hamburg-Bergedorf.	2,17	195880	—	—	45171	4	4	21551	10	6	39535	26	1
17.	Altona-Kiel.	14,07	—	—	—	—	—	—	14204	27	—	—	–	–
18.	Taunus-Eisenbahn.	5,86	766388	37743	10	251292	10	—	42886	23	3	132311	11	–
19.	München-Augsburg.	8,12	213121	94617	36	161455	12	4	19871	20	2	94761	23	8
	Durchschnitt	—	—	—	—	—	—	—	30531	12	1	—	–	–

holung

zelnen Eisenbahnen in ihrer ganzen Länge eröffnet waren.

Ausgaben betragen auf eine Bahnmeile durchschnittlich			Der Reinertrag war im Ganzen			Der Reinertrag war auf eine Bahnmeile durchschnittlich			Die Ausgaben betragen in Prozenten der Brutto-Einnahmen.	Der Reinertrag war vom Anlagekapital	Vertheilte Dividende auf die Stamm-Aktien incl. Zinsen.	Kurs der Aktien am 31. Dezember.	Stand des Reservefonds am Schlusse des Jahres.			Von den unter 8 angeführten Ausgaben sind aus dem Reservefonds gedeckt.		
Rthlr.	sg.	pf.	Rthlr.	sg.	pf.	Rthlr.	sg.	pf.		Proz.	Prozente	Am 31. Dezember 1844.	Rthlr.	sg.	pf.	Rthlr.	sg.	pf.
13401	11	5	561163	21	—	13359	25	10	50,1	4,9	4¾	185	79248	4	8	—	—	—
28529	6	1	331308	28	11	33130	26	10	46,3	5,25	4¾	132½	37751	12	7	—	—	—
23704	20	11	98006	27	5	28002	4	8	45,8	7,16	7	160	48400	—	—	—	—	—
16649	16	2	303137	8	5	14969	23	7	52,9	6,5	5⅔	151	154836	15	11	—	—	—
18126	26	8	288323	11	4	18306	7	7	50,3	7,1	8	190½	98524	12	4	—	—	—
10945	7	11	40230	19	6	4795	29	7	69,8	2,3	3	108¼	—	—	–	—	—	—
12057	27	11	166503	9	7	16115	16	6	44,5	5,8	6⅞	160	57977	15	5	—	—	—
11885	14	9	71866	21	11	9518	24	1	55,6	4,4	4	118½	—	—	—	—	—	—
10491	5	6	78472	14	7	9104	22	7	53,6	3,7	4	110½	6482	14	7	—	—	—
9830	22	9	222789	2	10	12626	7	5	43,6	5,65	4⅓	120½	59194	14	7	—	—	—
26305	26	2	57527	14	3	16341	25	8	62,0	2,9	1⅚	92½	30367	2	1	—	—	—
17771	14	8	308117	25	—	18146	2	5	50,7	2,3	3⅔	79½	—	—	—	—	—	—
15108	21	—	52322	8	4	15314	24	—	49,6	6,0	6	137	—	—	—	—	—	—
17353	7	11	285713	4	1	18301	13	4	48,6	4,4	4½	135	21717	28	—	—	—	—
14654	—	1	83620	27	1	6791	14	4	68,9	0,75	4	94¼	—	—	—	—	—	—
18098	12	7	5635	8	3	3452	27	11	84,1	1,0	—	93¼	—	—	—	—	—	—
14229	—	—	—	—	—	— 24	3	—	100,2	—	—	116½	—	—	—	—	—	—
22357	2	1	118980	29	—	20529	21	2	52,7	6,1	6	154⅔	38257	—	—	—	—	—
11828	25	1	66693	18	8	8042	25	1	59,0	2,8	2¾	—	—	—	—	—	—	—
16490	29	11	—	—	—	14040	12	2	57,3	4,16	4⅓	129,9	—	—	—	—	—	—

D. Tafeln über die Betriebs-Ergebnisse der nur mit Dampfkraft befahrenen Privat-Eisenbahnen Deutschlands von deren Eröffnung bis zu Ende 1844.

XII. Nachweisungen und Vergleichungen über Frequenz und Einnahme dafür.

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Bahnen und Angabe der Jahre in welchen die Bahn im Betriebe war.	Länge der eröffneten Bahnlinien in den einzelnen Jahren.	Es sind auf der Bahn befördert und dafür eingenommen.									An Meilen haben durchschnittlich durchfahren.	
			Personen.	Einnahme.			Güter.		Einnahme.			Jede Person.	Jeder Zentn. Gut.
				Rthlr.	sg.	pf.	Ctr.	U.	Rthlr.	sg.	pf.	Meil.	Meil.
1.	Kaiser-Ferdinands-Nordbahn.												
	Vom 1. Nov. 1839 bis ult. Okt. 1840.	20	334433	282185	27	5	534237	—	120087	23	5	—	—
	Vom 1. Nov. 1840 bis ult. Okt. 1841.	20 bis 40	393471	350539	14	8	1,032846	—	223141	24	—	—	—
	Vom 1. Nov. 1841 bis ult. Dez. 1842	40 bis 42	622665	601039	24	4	1,486594	—	401737	13	3	—	—
	Im Jahre 1843	42	661220	582782	19	3	1,800419	—	494567	7	3	—	—
	" " 1844	42	668907	610191	24	3	2,027718	—	517311	18	7	—	—
	Durchschnitt der 2 letzten Jahre	—	665064	596487	6	9	1,914069	—	505939	12	11	—	—
2.	Wien-Gloggnitz-Eisenbahn.												
	Vom 16. Mai 1841 bis ult. Juni 1842.	6½ bis 10	1,306951	445859	27	9	290961	70	31916	—	11	—	—
	Vom 1. Juli 1842 bis ult. Dez. 1842	10	676432	249392	21	11	380781	50	45664	23	5	—	—
	Im Jahre 1843	10	1,179245	434594	5	6	1,204220	—	123878	5	10	—	—
	" " 1844	10	1,057636	448900	3	11	1,184644	64	144057	29	6	—	—
	Durchschnitt der 2 letzten Jahre	—	1,118440	441747	4	8	1,194432	32	133968	2	8	—	—
3.	Berlin-Potsdam-Eisenbahn.												
	Im Jahre 1839	3,5	664828	178108	4	6	7962	92	4603	—	9	3,46	3,5
	" " 1840	3,5	660162	175630	16	—	29697	19	12467	5	6	3,46	3,5
	" " 1841	3,5	579481	157958	23	6	53362	11	13092	3	6	3,46	3,5
	" " 1842	3,5	500906	145502	8	6	88811	76	12865	23	1	3,47	3,5
	" " 1843	3,5	454922	156386	4	—	138733	79	17750	12	9	3,47	3,5
	" " 1844	3,5	435619	163654	3	—	131497	15	17823	8	6	3,47	3,5
	Durchschnitt	—	549320	162873	9	11	75010	85	13200	9	—	3,465	3,5
4.	Berlin-Anhalt Eisenbahn.												
	Im Jahre 1842	20,25	318659	378452	28	7	429009	—	126967	23	7	10,97	15,65
	" " 1843	20,25	341974	422973	8	1	892636	—	235907	6	2	11,26	15,67
	" " 1844	20,25	361407	462249	3	8	658644	—	187799	17	—	11,9	15,8
	Durchschnitt	—	340680	421225	3	5	660096	—	183558	5	7	11,38	15,71
5.	Magdeburg-Leipzig Eisenbahn												
	Im Jahre 1841	15,75	511564	272161	14	4	570815	27½	131665	11	10	5,14	—
	" " 1842	15,75	544782	314529	15	11	891272	27½	185048	10	3	5,36	11,18
	" " 1843	15,75	620626	355486	25	2	1,494735	—	284564	17	—	5,27	10,9
	" " 1844	15,75	685953	365160	18	8	1,375421	—	271851	11	5	5,40	—
	Durchschnitt	—	590731	326834	18	6	1,083060	96	218272	12	8	5,29	11,04

…ist eingekommen durchschnittlich: …jede …rson. …		ist eingekommen durchschnittlich: für den Zentner Gut.		Auf eine Meile Bahnlänge kommen im Durchschnitt: Personen-Anzahl.	Auf eine Meile Bahnlänge kommen im Durchschnitt: Güter-Zentner.	Auf eine Meile reduzirt wurden auf der Bahn transportirt: Personen.	Auf eine Meile reduzirt wurden auf der Bahn transportirt: Güter-Zentner.	Es kamen mithin auf für jede Person und Meile.		Es kamen mithin auf für jeden Ztr. Gut und Meil	Von den gefahrenen Personen benutzten die verschiedenen Wagenklassen in Prozenten ausgedrückt. I.	II.	III.	IV.	Von den Gütern waren in Prozenten ausgedrückt. Eilfracht.	gew. Fracht.
…	pf.	sg.	pf.					sg.	pf.	pf.						
5	4	6	9	16722	26712	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	9	6	11	15743	41314	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8	11	8	1	15566	37165	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	5	8	3	15743	42867	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	4	7	2	15926	48280	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	10	7	8	15835	45074	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	3	3	4	130695	29096	—	—	—	—	—	5	32,4	62,1	0,5	5,5	94,5
11	7	3	7	135286	38078	—	—	—	—	—	4	28,2	67,4	0,4	3,3	96,7
11	1	3	1	117924	120422	—	—	—	—	—	5,6	27,2	66,6	0,6	2,9	79,1
12	9	3	8	105764	118464	—	—	—	—	—	5,3	25,5	67,9	1,3	2,2	97,8
11	11	3	4,5	111844	119443	—	—	—	—	—	5,5	26,4	67,3	0,9	2,6	98,4
8	—	—	—	189951	2275	—	—	—	—	—	3,5	20,1	76,4	—	—	—
7	11	—	—	188619	8485	—	—	—	—	—	6,2	16,8	77,0	—	—	—
8	2	—	—	165566	15246	—	—	—	—	—	10,7	14,7	74,6	—	—	—
8	8	—	—	143116	25375	—	—	—	—	—	11	14,9	74,1	—	—	—
10	4	—	—	129978	39638	—	—	—	—	—	10	19,5	70,5	—	—	—
11	3	—	—	124462	37571	—	—	3	3	—	7,9	23,3	68,8	—	—	—
9	1	—	—	156947	21432	—	—	3	3	—	8,2	18,2	73,6	—	—	—
5	7	8	10,5	15736	21185	3,497143	6,715550	3	2,9	6,8	2,8	29,6	67,6	—	5,9	94,1
7	1	7	11	16887	44081	3,850864	13,984295	3	3,5	6,1	3,2	32,1	64,7	—	3,5	96,5
8	4	8	6,6	17847	32525	4,296811	10,398115	3	2,7	6,5	2,9	31,4	65,7	—	5,7	94,3
7	—	8	5	16827	32597	3,881806	10,365987	3	3,1	6,5	3,0	31,0	66,0	—	5,0	95,0
15	11,5	6	11	32417	36242	2,630915	—	3	1,3	—	1,1	24,5	74,4	—	—	—
17	3,8	6	2,7	34590	56588	2,934569	9,961278	3	2,6	6,7	2,0	30,5	67,5	—	—	—
17	2,2	5	8,5	39405	94904	3,273409	16,249152	3	3,1	6,5	2,1	30,2	67,7	—	3,4	96,6
15	11,7	5	11,2	43490	87284	3,701969	—	2	11,5	—	1,8	22,5	75,7	—	4,1	95,9
16	7	6	2,3	37475	68754	3,135215	13,105215	3	1,6	6,6	1,8	26,9	61,3	—	3,6	96,4

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Bahnen und Angabe der Jahre in welcher die Bahn im Betriebe war.	Länge der eröffneten Bahnlinien in den einzelnen Jahren.	Es sind auf der Bahn befördert und dafür eingenommen. Personen.	Einnahme. Rthlr.	sg.	pf.	Güter. Ctr.	U.	Einnahme. Rthlr.	sg.	pf.	An Meilen haben durchschnittlich durchfahren Jede Person. Meil.	Jeder Zentner Gu[…] Me[…]
6.	Magdeburg-Halberstadt Eisenbahn. Vom 16. Juli 1843 bis ult. Dez. 1843	7,8	111894	45834	2	9	22958	100	9729	14	7	3,99	—
	Im Jahre 1844	7,8	221350	92140	17	8	399444	10	31423	6	6	4,11	4,8
	Durchschnitt	—	222164	92413	11	2	281601	44	27434	21	5	4,05	4,8
7.	Berlin-Frankfurt Eisenbahn.												
	Im Jahre 1843	10,75	247228	211723	9	4	339600	48	62495	29	2	6,52	9,9
	Im Jahre 1844	10,75	232557	215202	28	4	317440	—	63974	10	3	6,75	10,01
	Durchschnitt	—	239892	213463	3	10	328520	24	63235	4	8	6,63	9,95
8.	Oberschlesische Eis. Vom 22. Mai 1842 bis ult. Dez. 1843.	3,25 bis 10,75	374278	159920	19	6	220619	96	20398	3	4	4,27	5,5
	Im Jahre 1844	10,75	250061	116802	19	7	207360	—	28154	15	7	4,83	6,4
	Durchschnitt	—	250061	116802	19	7	207360	—	28154	15	7	4,83	6,4
9.	Breslau-Freiburg-Schweidnitz Eisenb.												
	Im Jahre 1844	8,62	286110	123074	23	10	301006	—	26303	19	1	—	—
	Durchschnitt	—	286110	123074	23	10	301006	—	26303	19	1	—	—
10.	Berlin-Stettin Eisenbahn. Vom 16 August bis ult. Dez. 1843.	17,8	173613	98219	11	6	252022	12	45480	3	10	—	—
	Im Jahre 1844	17,8	272584	275745	15	5	758808	—	131110	27	11	9,36	—
	Durchschnitt	—	324507	271973	24	6	735149	10	128439	2	4	9,36	—
11.	Düsseldorf-Elberfeld Eisenbahn.												
	Im Jahre 1842	3,52	383018	99471	2	2	370255	—	23594	7	7	2,26	—
	„ „ 1843	3,52	267687	93159	3	6	799250	74	52860	7	3	2,47	2,97
	„ „ 1844	3,52	283084	94344	10	3	924757	—	62332	26	4	2,44	3,03
	Durchschnitt	—	311263	95658	5	4	698087	61	46262	13	9	2,39	3,0
12.	Rheinische Eisenb.												
	Im Jahre 1842	9,4	317766	216149	1	3	538616	48	49945	4	8	4,30	6,0
	„ „ 1843	9,4 bis 11,6	285929	216525	13	6	1,379574	30	108232	24	1	4,45	5,1
	„ „ 1844	11,6	374574	284678	29	—	2,755150	22	227098	10	5	4,46	6,4
	Durchschnitt	—	374574	284678	29	—	2,755150	22	227098	10	5	4,46	6,4
13.	Köln-Bonn Eisenb. Vom 15. Febr. bis 31. Dez. 1844.	3,9	537605	100702	10	1	—	—	875	3	9	2,4	—
	Durchschnitt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,4	—

…gekommen …nittlich			Auf eine Meile Bahnlänge kommen im Durchschnitt		Auf eine Meile reduzirt wurden auf der Bahn transportirt.		Es kamen mithin auf			Von den gefahrenen Personen benutzten die verschiedenen Wagenklassen in Prozenten ausgedrückt.				Von den Gütern waren in Prozenten ausgedrückt.	
	für den Zentner Gut.		Personen-Anzahl.	Güter-Zentner.	Personen.	Güter-Zentner.	für jede Person und Meile.		für jeden Ztr. Gut und Meil.	I.	II.	III.	IV.	Eilfracht.	gew. Fracht.
	sg.	pf.					sg.	pf.	pf.						
-	—	—	28690	5886	447210	—	—	—	—	1,6	28,2	70,2	—	—	—
,9	2	7,7	28378	51211	910727	1,926742	3	0,7	6,6	1,5	27,5	71	—	3,4	96,6
,9	2	7,7	28534	51211	905291	1,926742	3	0,7	6,6	1,55	27,85	70,6	—	3,4	96,6
,3	5	6,8	22998	31591	1,611388	3,373096	3	10,6	6,67	10,2	64,0	25,8	—	3,2	96,8
,1	5	3,6	21633	29529	1,574812	3,180438	4	1,2	6,60	2,1	19,8	78,1	—	4,8	95,2
)	5	5,2	22315	30560	1,593100	3,276767	4	—	6,64	2,1	19,8	78,1	—	4,0	96,0
0	2	9	24817	18341	1,597443	1,225722	3	—	6,18	1,45	15,2	83,4	—	—	—
7	4	9	23261	19290	1,207795	1,333699	2	10,8	6,6	1,09	15,5	83,4	—	—	—
7	4	9	24039	18816	1,207795	1,333699	2	11,4	6,39	1,27	15,35	83,38	—	—	—
1	2	7	33181	34920	—	—	—	—	—	0,9	12,6	86,5	—	—	—
1	2	7	33181	34920	—	—	—	—	—	0,9	12,6	86,5	—	—	—
6,8	—	—	15506	28318	—	—	—	—	—	1,7	25,8	72,5	—	—	—
1,9	5	1,75	15314	42629	2,552037	—	3	3,7	—	1,8	26,9	71,3	—	9,9	90,1
10,4	5	1,75	15410	42629	2,552037	—	3	3,7	—	1,75	26,35	71,9	—	9,9	90,1
7	2	4,8	108812	105190	864954	—	3	4	—	2,1	19,1	78,8	—	—	—
—	2	2,2	76047	227060	662490	2,158095	4	—	8,82	2,1	19,0	67,9	11	2,1	97,9
7,3	2	0,2	80421	262715	689760	2,275953	4	1,2	9,86	2	17,7	69,7	10,6	1,9	98,1
1	2	2,4	88427	198322	739068	2,217025	3	10	9,34	2,05	18,35	68,8	10,8	2,0	98,0
6,7	2	8,8	33805	57299	1,366039	3,219455	4	3,81	5,3	8	38	54	—	3	97
9 11,1	2	4,2	30418	126761	1,272228	7,075892	4	5,74	5,56	10	38	52	—	1	99
0 11	2	5	32291	237513	1,671640	17,667309	4	8	4,7	14	35	51	—	—	—
0 11	2	5	32138	237513	1,671640	17,667309	4	5,9	5,11	10,7	37	52,3	—	2	98
5 7,7	—	—	157476	—	1,290252	—	2	4	—	3,1	33,7	33,1	30,1	—	—
5 7,7	—	—	157476	—	—	—	2	4	—	3,1	33,7	33,1	30,1	—	—

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Bahnen und Angabe der Jahre in welchen die Bahn im Betriebe war.	Länge der eröffneten Bahnlinien in den einzelnen Jahren.	Es sind auf der Bahn befördert und dafür eingenommen.									An Mei haben du schnittli durchfah	
			Personen.	Einnahme.			Güter.		Einnahme.			Jede Per- son.	J Z G
				Rthlr.	sg.	pf.	Ctr.	℔.	Rthlr.	sg	pf.	Meil.	M
14.	Leipzig-Dresden E.												
	Im Jahre 1840	15,5	415135	303739	18	—	689026	35	143917	15	9	7,2	10
	" " 1841	15,5	386478	314899	3	6	933936	42	165941	18	5	6,8	9,
	" " 1842	15,5	382284	322471	19	—	1,087547	24	191277	24	8	7,2	10,
	" " 1843	15,5	401415	338463	13	6	1,039600	4	201365	11	1	7,0	11,
	" " 1844	15,5	427187	354001	23	6	945774	—	226141	29	4	—	12,
	Durchschnitt	—	402500	326715	3	5	939176	87	185728	25	10	7,0	10,
15.	Sächsisch-Baierische Eisenbahn.												
	Vom 19. Sept. bis ult. Dez. 1842.	5,2	43622	22858	4	—	18120	16	2759	13	—	—	—
	Im Jahre 1843	5,2	165373	87684	10	3	299455	54	35653	22	—	4,6	5,
	" " 1844	9	217227	116634	3	6	432565	66	53826	15	8	4,8	6,
	Durchschnitt	—	217227	116634	3	6	432565	66	53826	15	8	4,8	6,
16.	Hamburg-Bergedorf Eisenbahn.												
	Vom 16. Mai bis ult. Dez. 1842.	2,17	153649	36898	9	2	—	—	79	15	6	—	—
	Im Jahre 1843	2,17	198323	44033	7	8	—	—	2141	29	7	—	—
	" " 1844	2,17	193437	38547	5	2	—	—	3492	8	4	—	—
	Durchschnitt	—	195880	41290	6	5	—	—	2817	4	—	—	—
17.	Altona-Kiel Eisenb												
	Vom 9. Septbr. bis ult. Dez. 1844.	14,07	97831	47158	28	10	164604	85	19272	16	1	5,5	—
	Durchschnitt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,5	—
18.	Taunus-Eisenbahn.												
	Im Jahre 1841	5,86	769551	243070	24	—	16563	—	unter	5	—	2,2	—
	" " 1842	5,86	809012	258980	4	—	34110	27	dito	5	—	2,2	—
	" " 1843	5,86	744660	226491	19	8	40088	55	15350	—	10	2,2	—
	" " 1844	5,86	742332	228512	3	9	60211	—	17526	3	8	2,2	—
	Durchschnitt	—	766388	239263	20	4	37743	10	16438	2	3	2,2	—
19.	München-Augsburg Eisenbahn.												
	Vom 1. Okt. 1840 bis 30. Sept 1841	8,12	251441	126098	—	4	36260	—	19761	20	5	—	—
	Vom 1. Okt. 1841 bis 30. Sept. 1842.	8,12	211308	113887	14	9	79936	38	32504	12	1	—	—
	Vom 1. Okt. 1842 bis 30. Sept. 1843.	8,12	205829	119846	4	10	167655	71	51508	16	6	—	—
	Vom 1. Okt. 1843 bis 30. Sept. 1844.	8,12	183905	116459	—	2	118154	—	36430	3	1	—	—
	Durchschnitt	—	213121	119072	20	—	94617	36	35051	5	6	—	—

…eingekommen durchschnittlich.			Auf eine Meile Bahnlänge kommen im Durchschnitt		Auf eine Meile reduzirt wurden auf der Bahn transportirt.		Es kamen mithin auf			Von den gefahrenen Personen benutzten die verschiedenen Wagenklassen in Prozenten ausgedrückt.				Von den Gütern waren in Prozenten ausgedrückt.	
…de …n.	für den Zentner Gut.		Personen-Anzahl.	Güter-Zentner.	Personen.	Güter-Zentner.	für jede Person und Meile.		für jeden Ztr. Gut und Meil.	I.	II.	III.	IV.	Eilfracht.	gew. Fracht.
pf.	sg.	pf.					sg.	pf.	pf.						
11	6	3	26782	44453	3,023979	6,885669	3	—	7,4	4,2	20,6	75,2	—	—	—
5	5	4	24933	60254	2,640342	8,901377	3	7	6,7	2,8	19,6	77,6	—	0,9	99,1
4	5	3	24663	70160	2,760660	11,680938	3	6	5,9	3,4	20,2	76,4	—	0,9	99,1
3	5	10	25897	67071	2,829874	11,684622	3	6	6,2	3,5	21,3	75,2	—	1,0	99,1
10,5	7	2	27561	61017		11,657787	—	—	6,9	3,3	19,7	77	—	1,0	99,0
4	5	11	25967	60591	2,813714	10,162079	3	6	6,6	3,4	20,3	76,3	—	0,9	99,1
7,2	4	7	28764	11940	201752	—	3	4,5	—	0,8	12,9	86,3	—	—	—
7,4	3	7	31802	57587	762292	1,523522	3	5	6,3	1,0	13,6	85,4	—	—	—
1	3	9	24136	48063	1,047793	2,704391	3	4	5,98	0,7	11,7	87,6	—	—	—
1	3	9	28234	52825	1,047793	2,704391	3	4,5	6,14	0,8	12,7	86,4	—	—	—
2	—	—	113302	—	—	—	—	—	—	2	14	84	—	—	—
8	—	—	91393	—	—	—	—	—	—	0,9	11,4	87,7	—	—	—
—	—	—	89141	—	—	—	—	—	—	0,7	9,7	89,6	—	—	—
7	—	—	97945	—	—	—	—	—	—	1,2	11,7	87,1	—	—	—
5	3	6	23832	40104	539561	—	2	7	—	0,75	9,5	89,75	—	—	—
5	3	6	23832	40104	—	—	2	7	—	0,75	9,5	89,75	—	—	—
5	—	—	131323	2826	1,708647	—	4	3,2	—	1,2	10,9	26,5	61,4	—	—
7	—	—	138057	5821	1,768544	—	4	4,7	—	1,3	10,3	28,4	60	—	—
1	—	—	127075	6840	1,623978	—	4	2,2	—	1,4	11,2	28	59,4	—	—
3	—	—	126677	10275	1,616300	—	4	2,8	—	1,6	11,2	27,1	60,1	—	—
4	—	—	130783	6440	1,679367	—	4	3,2	—	1,4	10,9	27,5	60,2	—	—
5 1	—	—	30968	4465	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 2	—	—	26023	9980	—	—	—	—	—	1,1	16,4	82,5	—	—	—
17 5	—	—	25348	20647	—	—	—	—	—	1,2	17,5	81,3	—	—	—
19 —	—	—	22648	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
16 11	—	—	26247	11364	—	—	—	—	—	1,15	16,95	81,9	—	—	—

W i e d e

der Durchschnittszahlen von den Jahren in welchen die

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Bahnen und Angabe der Jahre in welchen die Bahn im Betriebe war.	Länge der eröffneten Bahnlinien in den einzelnen Jahren.	Es sind auf der Bahn befördert und dafür eingenommen.									An Meilen haben durchschnittlich durchfahren.		Es ist durch		
			Personen.	Einnahme.			Güter.		Einnahme.			Jede Person.	Jeder Zentn. Gut.	für j Person		
				Rthlr.	sg.	pf.	Ctr.	U.	Rthlr.	sg.	pf.	Meil.	Meil.	rt.	sg.	
1.	Kaiser-Ferdinands-Nordb.	42	665064	596487	6	9	1,914069	—	505939	12	11	—	—	—	26	10
2.	Wien-Gloggnitz.	10	1,118440	441747	4	8	1,194432	32	133968	2	8	—	—	—	11	11
3.	Berlin-Potsdam.	3,5	549320	162873	9	11	75010	85	13200	9	—	3,47	3,5	—	9	1
4.	Berlin-Anhalt.	20,25	340680	421225	3	5	660096	—	183558	5	7	11,38	15,71	1	7	—
5.	Magdeburg-Leipzig.	15,75	590731	326834	18	8	1,083060	97	218272	12	8	5,29	11,04	—	16	7
6.	Magdeburg-Halberstadt.	7,8	222164	92413	11	2	281601	44	27434	21	5	4,05	4,82	—	12	[illegible]
7.	Berlin-Frankfurt.	10,75	239892	213463	3	10	328520	24	63235	4	8	6,63	9,95	—	26	[illegible]
8.	Oberschlesische.	10,75	250061	116802	19	7	207360	—	28154	15	7	4,83	6,47	—	14	7
9.	Breslau-Schweidnitz-Freiburg.	8,62	286110	123074	23	10	301006	—	26303	19	1	—	—	—	12	11
10.	Berlin-Stettin.	17,8	324507	271973	24	6	735149	10	128439	2	4	9,36	—	—	28	10
11.	Düsseldorf-Elberfeld.	3,52	311263	95658	5	4	698087	61	46262	13	9	2,39	3,0	—	9	1
12.	Rheinische.	11,6	374574	284678	29	—	2,755150	22	227098	10	5	4,46	6,4	—	20	11
13.	Köln-Bonn.	3,9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,4	—	—	5	7
14.	Leipzig-Dresden.	15,5	402500	326715	3	5	939176	87	185728	25	10	7,0	10,8	—	24	4
15.	Sächsisch-Baierische.	9,0	217227	116634	3	6	432565	66	53826	15	8	4,8	6,2	—	16	1
16.	Hamburg-Bergedorf.	2,17	195880	41290	6	5	—	—	2817	4	—	—	—	—	6	7
17.	Altona-Kiel.	14,07	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,5	—	—	14	5
18.	Taunus-Eisenbahn.	5,86	766388	239263	20	4	37743	10	16438	2	3	2,2	—	—	9	4
19.	München-Augsburg.	8,12	213121	119072	20	—	94617	36	35051	5	6	—	—	—	16	11
Durchschnitt		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,98	7,79	—	16	10

l u n g

n Eisenbahnen in ihrer ganzen Länge eröffnet waren.

	Auf eine Meile Bahnlänge kommen im Durchschnitt		Auf eine Meile reduzirt wurden auf der Bahn transportirt.		Es kamen mithin auf			Von den gefahrenen Personen benutzten die verschiedenen Wagenklassen in Prozenten ausgedrückt.				Von den Gütern waren in Prozenten ausgedrückt.		Antheil an der Summe des	
	Personen-Anzahl.	Güter-Zentner.	Personen.	Güter-Zentner.	für jede Person und Meile. sg.	pf.	für jeden Ztr. Gut und Meil. pf.	I.	II.	III.	IV.	Eilfracht.	gew. Fracht	Personenverkehrs für die Bahnmeilen.	Güterverkehrs für die Bahnmeilen.
	15835	45074	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,4	4,2
,7	111844	119443	—	—	—	—	—	5,5	26,4	67,3	0,9	2,6	98,4	10,4	11,2
–	156947	21432	—	—	3	3	—	8,2	18,2	73,6	—	—	—	14,6	2,1
	16827	32597	3,881806	10,365987	3	3,1	6,5	3,0	31,0	66,0	—	5,0	95,0	1,5	3,1
,3	37475	68754	3,135215	13,105215	3	1,6	6,6	1,8	26,9	61,3	—	3,6	96,4	3,4	6,5
,7	28534	51211	905291	1,926742	3	0,7	6,6	1,55	27,85	70,6	—	3,4	96,6	2,6	4,9
,2	22315	30560	1,593100	3,276767	4	—	6,64	2,1	19,8	78,1	—	4,0	96,1	2,0	2,9
	24039	18816	1,207795	1,333699	2	11,4	6,39	1,27	15,35	83,38	—	—	—	2,2	1,8
	33181	34920	—	—	—	—	—	0,9	12,6	68,5	—	—	—	3,0	3,3
,75	15410	42629	2,552037	—	3	3,7	—	1,75	26,35	71,9	—	9,9	90,1	1,4	4,1
,4	88427	198322	739068	2,217025	3	10	9,34	2,05	18,35	68,8	10,8	2,0	98,0	8,2	18,6
	32138	237513	1,671640	17,667309	4	5,9	5,11	10,7	37	52,3	—	2	98	2,9	21,2
–	157476	—	1,290252	—	2	4	—	3,1	33,7	33,1	30,1	—	—	14,6	—
	25967	60591	2,813714	10,162079	3	6	6,6	3,4	20,3	76,3	—	0,9	99,1	2,4	5,7
	28234	52825	1,047793	2,704391	3	4,5	6,14	0,8	12,7	86,4	—	—	—	2,6	4,9
–	97945	—	—	—	—	—	—	1,2	11,7	87,1	—	—	—	9,1	—
6	23832	40104	539561	—	2	7	—	0,75	9,5	89,75	—	—	—	2,2	3,8
–	130783	6440	1,679367	—	4	3,2	—	1,4	10,9	27,5	60,2	—	—	13,1	0,6
–	26247	11364	—	—	—	—	—	1,15	16,95	81,9	—	—	—	2,4	1,1
7	56497	63094	—	—	3	4,6	6,47	2,8	20,8	76,4 incl. IV.		3,7	96,3	—	—

D. Tafeln über die Betriebs-Ergebnisse der nur mit Dampfkraft befahrenen Privat-Eisenbahnen Deutschlands von deren Eröffnung bis zu Ende 1844.

XIII. Detail-Nachweisungen und Vergleichungen über die Betriebs-Einnahmen.

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Bahnen und Angabe der Jahre in welchen die Bahn im Betriebe war.	Länge der eröffneten Bahnlinien in den einzelnen Jahren.	Es kamen ein												
			aus dem Personen-Verkehr							aus dem Güter-, Vieh- und ...pagen-Trans...					
			im Ganzen.			auf eine Bahnmeile durchschnittlich.			Prozent-Antheil an der Gesamt-Einnah.	im Ganzen.			auf eine Bahnmeile durchschnittlich.		
			Rthlr.	sg.	pf	Rthlr.	sg.	pf.		Rthlr.	sg.	pf	Rthlr.	sg.	pf.
1.	Kaiser-Ferdinands-Nordbahn.														
	Vom 1. Nov. 1839 bis ult. Okt. 1840.	20	282185	27	5	14109	8	10	68,5	126087	23	5	6304	11	8
	Vom 1. Nov. 1840 bis ult. Okt. 1841.	20 bis 40	350539	14	8	14021	16	11	60,0	223141	24	—	8925	19	5
	Vom 1. Nov. 1841 bis ult. Oct. 1842	40 b. 42	601039	24	4	14310	14	1	59,6	401737	13	3	9565	5	3
	Im Jahre 1843	42	582782	19	3	13873	11	10	53,7	494567	7	3	11775	12	7
	" " 1844	42	610191	24	3	14528	11	3	52,5	517311	18	7	12309	24	—
	Durchschnitt der 2 letzten Jahre	—	596487	6	9	14196	5	6	53,2	505939	12	11	12042	18	3
2.	Wien-Gloggnitz-Eisenbahn.														
	Vom 16. Mai 1841 bis ult. Juni 1842.	6½ b. 10	445859	27	9	44585	29	9	89,5	35125	23	8	3512	17	4
	Vom 1. Juli 1842 bis ult. Dez. 1842	10	249392	21	11	49878	16	4	81,0	49302	9	11	9860	13	11
	Im Jahre 1843	10	434594	5	6	43459	12	6	72,6	131630	5	9	13163	—	7
	" " 1844	10	448900	3	11	44890	—	5	70,9	151937	7	2	15193	21	8
	Durchschnitt der 2 letzten Jahre	—	441747	4	8	44174	21	5	71,7	141783	21	6	14178	11	2
3	Berlin-Potsdam-Eisenbahn.														
	Im Jahre 1839	3,5	178108	4	6	50888	1	2	94,1	4603	—	9	1315	4	3
	" " 1840	3,5	175630	16	—	50180	4	7	92,0	12467	5	6	3562	1	5
	" " 1841	3,5	157958	23	6	45130	26	4	90,3	13092	3	6	3740	17	3
	" " 1842	3,5	145502	8	6	41572	2	3	89,0	12865	23	1	3675	22	1
	" " 1843	3,5	156386	4	—	44681	21	7	87,3	17750	12	9	5071	13	3
	" " 1844	3,5	163654	3	—	46758	8	8	86,9	17823	8	6	5091	4	6
	Durchschnitt	—	162873	9	11	46535	5	9	89,9	13200	9	—	3742	13	9
4.	Berlin-Anhalt Eisenbahn.														
	Im Jahre 1842	20,25	378452	28	7	18686	15	6	69,5	151278	10	7	7470	15	6
	" " 1843	20,25	422973	8	1	20887	16	8	60,9	261009	7	5	12889	10	—
	" " 1844	20,25	462249	3	8	22827	3	4	67,8	211304	11	11	10434	22	11
	Durchschnitt	—	421225	3	5	20800	11	10	66,1	207863	29	11	10264	26	2
5.	Magdeburg-Leipzig Eisenbahn														
	Im Jahre 1841	15,75	272161	14	4	17280	1	10	64,3	140340	16	7	8910	14	4
	" " 1842	15,75	314529	15	11	19970	2	10	60,0	204686	15	9	12932	13	4
	" " 1843	15,75	355486	25	2	22570	16	2	53,1	303851	14	5	19292	3	10
	" " 1844	15,75	365160	18	8	23184	22	10	53,7	299270	5	9	19001	8	1
	Durchschnitt	—	326834	18	6	20751	10	11	57,8	237037	5	7	15034	2	5

Es kamen ein								Summa der Betriebs-Einnahmen						Für jede der von den Lokomotiven zurückgelegten Nutzmeil			Die Betriebs-Einnahmen betragen in Prozenten vom Anlagekapital.
Equipert.	an sonstigen Einnahmen																
Prozent-Antheil an der Gesamt-Einnah.	im Ganzen.			auf eine Bahnmeile durchschnittlich.			Prozent-Antheil an der Gesamt-Einnah.	im Ganzen.			auf eine Bahnmeile durchschnittlich.						
	Rthlr.	sg.	pf.	Rthlr.	sg.	pf.		Rthlr.	sg.	pf.	Rthlr.	sg.	pf	rt.	sg.	pf	
30,6	3567	1	1	178	20	4	0,9	411840	21	11	20592	10	10	—	—	—	3,6
38,2	10657	26	11	426	10	8	1,8	584339	5	7	23373	17	—	10	24	10	5,0
39,6	7845	21	9	186	24	2	0,8	1,010622	29	4	24062	13	6	10	29	10	8,8
45,6	8198	11	—	195	5	9	0,7	1,085548	7	6	25844	—	2	12	17	2	9,4
44,4	34992	24	8	840	8	6	3,1	1,162495	7	6	27678	13	9	11	21	4	10,1
45,0	21595	2	10	522	13	1	2,8	1,124021	22	6	26761	6	10	12	4	3	9,8
7,6	16899	29	11	1690	—	1	2,9	497885	21	4	49788	17	2	8	5	6	7,1
16,1	9078	4	8	1817	19	1	2,9	307783	6	6	61556	19	4	7	22	11	8,8
22,0	32530	16	11	3253	1	9	5,4	598754	28	2	59875	14	10	8	5	4	8,5
24,0	33609	19	10	3360	29	—	5,1	634447	—	11	63444	21	1	8	24	3	9,1
23	33070	3	4	3307	—	4	5,3	616600	29	6	61660	2	11	8	14	9	8,8
2,4	6557	4	—	1873	12	—	3,5	189268	10	3	54076	17	5	13	4	4	13,5
6,5	2785	14	—	795	24	2	1,5	190883	5	6	54538	—	2	11	14	7	13,6
7,5	3805	16	2	1087	12	6	2,2	174856	13	2	49958	26	1	11	3	8	12,5
7,9	5247	4	4	1499	7	7	3,1	163615	5	11	46747	1	11	10	25	6	11,7
9,9	4939	6	1	1411	4	5	2,8	179075	22	10	51164	9	3	12	6	2	12,8
9,4	6669	23	7	1906	25	7	3,7	188147	5	1	53756	8	9	12	21	11	13,4
7,3	5000	21	6	1429	6	1	2,8	180974	10	5	51706	25	7	11	27	8	12,9
27,8	14907	27	3	738	21	9	2,7	544639	6	5	26895	22	9	10	1	8	12,1
37,6	10620	16	—	524	15	9	1,5	694603	2	6	34301	11	5	10	16	8	15,4
31,0	8078	19	5	398	28	11	1,2	681632	5	—	33660	25	2	10	3	7	15,1
32,1	11202	11	2	554	1	9	1,8	640291	14	6	31619	9	9	10	7	4	14,2
33,2	9169	21	—	582	5	8	2,5	421671	21	11	26772	22	10	10	7	11	10,3
39,1	4508	9	2	349	23	5	0,9	523724	10	10	33252	9	7	9	27	9	12,8
44,7	10201	27	5	647	24	3	2,2	669540	8	8	42510	14	3	10	6	8	16,3
44,0	15922	15	—	1010	29	7	2,3	680353	9	5	43197	—	6	9	18	8	16,6
40,5	9951	18	7	647	20	11	1,7	573822	12	8	36433	4	3	10	—	3	14,0

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Bahnen und Angabe der Jahre in welchen die Bahn im Betriebe war.	Länge der eröffneten Bahnlinien in den einzelnen Jahren.	Es kamen ein: aus dem Personen-Verkehr: im Ganzen. Rthlr.	sg.	pf.	auf eine Bahnmeile durchschnittlich. Rthlr.	sg.	pf.	Prozent-Antheil an der Gesammt-Einnah.	aus dem Güter-, Vieh- und pagen-Trans: im Ganzen. Rthlr.	sg.	pf.	auf eine Bahnmeile durchschnittlich. Rthlr.	sg.	pf.
6.	Magdeburg-Halberstadt Eisenbahn.														
	Vom 16. Juli 1843 bis ult. Dez. 1843.	7,8	45834	2	9	11752	9	2	82,0	9861	12	1	2528	14	2
	Im Jahre 1844	7,8	92786	14	4	11895	19	5	68,1	40435	15	8	5183	29	9
	Durchschnitt	—	92413	11	2	11823	29	4	75,0	33530	21	10	3856	6	11
7.	Berlin-Frankfurt Eisenbahn.														
	Vom 23. Okt. 1842 bis ult. Dez. 1843	10,75	253262	19	4	20560	21	4	74,4	79471	25	—	6657	20	6
	Im Jahre 1844	10,75	215201	12	2	20018	20	10	70,4	84967	8	5	8289	13	9
	Durchschnitt	—	217890	7	—	20289	21	1	72,4	76483	7	8	7473	17	2
8.	Oberschlesische Eisenbahn.														
	Vom 22. Mai 1842 bis ult. Dez. 1843.	3,25 bis 10,75	159920	19	6	22845	24	2	82,6	23846	22	—	3406	20	3
	Im Jahre 1844	10,75	116802	19	7	10865	9	1	71,8	37219	22	4	3462	7	—
	Durchschnitt	—	116802	19	7	16855	16	8	77,2	37219	22	4	3434	13	5
9.	Breslau-Freiburg-Schweidnitz Eisenb.														
	Im Jahre 1844	8,62	123074	23	10	14277	21	9	72,8	28152	12	7	3265	26	9
	Durchschnitt	—	123074	23	10	14277	21	9	72,8	28152	12	7	3265	26	9
10.	Berlin-Stettin Eisenbahn.														
	Vom 16. August bis ult. Dez. 1843.	17,8	98219	11	6	14714	14	—	68,0	45480	3	10	6813	14	—
	Im Jahre 1844	17,8	275745	15	5	15491	8	10	66,6	131110	27	11	7365	22	1
	Durchschnitt	—	271973	24	6	15102	26	5	67,3	128439	2	4	7089	18	1
11.	Düsseldorf-Elberfeld Eisenbahn.														
	Im Jahre 1842	3,52	99471	2	2	28255	20	5	75,0	23751	13	5	6747	13	4
	" " 1843	3,52	93159	3	6	26465	18	9	60,8	52959	12	3	15045	5	2
	" " 1844	3,52	94344	10	3	26802	8	2	57,3	62332	26	4	17707	11	5
	Durchschnitt	—	95658	5	4	27174	12	5	64,4	46347	27	4	13166	20	—
12.	Rheinische Eisenb.														
	Im Jahre 1842	9,4	216149	1	3	22994	17	3	80,6	49945	4	8	5313	9	11
	" " 1843	9,4 b. 11,6	216525	13	6	21652	16	4	66,4	108232	24	1	10823	8	5
	" " 1844	11,6	284678	29	—	24541	6	5	52,5	245234	6	5	21140	25	10
	Durchschnitt	—	284678	29	—	23062	23	4	66,5	245234	6	5	12425	24	9
13.	Köln-Bonn Eisenb.														
	Vom 15. Febr. bis 31. Dez. 1844.	3,9	100702	10	1	29518	7	4	97,0	2341	29	10	688	16	9
	Durchschnitt	—	—	—	—	29518	7	4	97,0	—	—	—	688	16	9

Es kamen ein									Summa der Betriebs-Einnahmen						Für jede der von den Lokomotiven zurückgelegten Nutzmeil.			Die Betriebs-Einnahmen betragen in Prozenten vom Anlagekapital.
Equiport.	an sonstigen Einnahmen																	
Prozent-Antheil an der Gesamt-Einnah.	im Ganzen.			auf eine Bahnmeile durchschnittlich.			Prozent-Antheil an der Gesamt-Einnah.		im Ganzen.			auf eine Bahnmeile durchschnittlich.						
	Rthlr.	sg.	pf.	Rthlr.	sg.	pf			Rthlr.	sg.	pf.	Rthlr.	sg.	pf.	rt.	sg.	pf.	
17,6	169	5	—	43	10	2	0,4		55864	20	10	14324	3	6	9	28	4	7,1
30,2	618	28	5	79	10	5	1,7		133840	28	5	17158	29	7	7	22	11	8,5
23,9	525	10	3	61	1	3	1,1		126470	1	3	15741	7	6	8	25	8	7,8
23,9	7639	26	6	717	18	2	1,7		340374	10	10	27936	—	—	12	7	7	10,4
27,8	5245	20	10	402	14	3	1,8		305414	11	5	28410	18	10	11	2	9	10,9
25,9	5590	24	2	410	1	2	1,7		299964	8	10	28173	9	5	11	20	2	10,6
12,3	9869	4	8	1409	26	5	5,1		193636	16	2	27662	10	10	7	8	6	9,25
22,1	8800	12	10	818	20	10	7,1		162822	24	9	15146	6	11	6	23	3	9,05
17,2	8800	12	10	1114	8	9	5,6		162822	24	9	21404	8	10	7	—	11	9,13
16,9	17690	2	—	2052	9	7	10,3		168917	8	5	19595	28	1	8	5	11	8,05
16,9	17690	2	—	2052	9	7	10,3		168917	8	5	19595	28	1	8	5	11	8,05
31,5	690	15	—	120	14	—	0,5		144390	—	4	21658	12	—	7	23	10	9,6
31,7	7093	26	4	397	17	5	1,7		413950	9	8	23255	18	4	8	24	1	10,3
31,6	5652	17	10	265	15	8	1,1		406065	13	8	22457	—	2	8	8	11	9,95
17,9	9343	—	4	2657	20	2	7,1		132566	15	11	37660	23	11	—	—	—	6,5
34,6	6936	3	5	1970	13	8	4,6		153054	19	2	43481	7	7	12	22	2	7,5
37,8	8064	10	9	2291	14	6	4,9		164741	17	4	46801	4	1	13	24	11	8,1
30,1	8118	4	9	2306	19	5	5,5		150124	7	5	42647	21	10	13	8	6	7,4
18,8	2463	7	11	261	29	9	0,6		268557	13	10	28569	26	11	11	3	11	3,2
33,1	1444	—	10	144	12	1	0,5		326202	8	5	32620	6	10	11	29	7	3,9
45,2	12012	29	9	1035	20	7	2,3		541926	5	2	45682	2	3	14	1	3	6,3
32,4	12012	29	9	428	29	—	1,0		541926	5	2	35917	17	1	12	21	7	4,5
2,2	902	23	—	216	20	11	0,8		103947	2	11	30423	15	—	7	5	9	13,2
2,2	—	—	—	216	20	11	0,8		—	—	—	30423	15	—	7	5	9	13,2

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Bahnen und Angabe der Jahre in welchen die Bahn im Betriebe war.	Länge der eröffneten Bahnlinien in den einzelnen Jahren.	Es kamen ein												
			aus dem Personen-Verkehr							aus dem Güter-, Vieh- und ...pagen-Trans...					
			im Ganzen.			auf eine Bahnmeile durchschnittlich.			Prozent-Antheil an der Gesammt-Einnah.	im Ganzen.			auf eine Bahnmeile durchschnittlich.		
			Rthlr	sg.	pf.	Rthlr.	sg.	pf.		Rthlr.	sg.	pf.	Rthlr.	sg.	pf.
14.	Leipzig-Dresden E.														
	Im Jahre 1840	15,5	303739	18	—	19596	2	1	63,9	141849	6	2	9151	16	6
	„ „ 1841	15,5	314899	3	5	20316	1	11	60,6	165941	18	4	10706	1	3
	„ „ 1842	15,5	322471	19	—	20804	1	10	58,2	191277	24	7	12340	1	6
	„ „ 1843	15,5	338463	13	5	21836	9	9	56,0	201365	11	1	12991	8	10
	„ „ 1844	15,5	354001	23	5	22838	23	4	57,7	201835	14	6	13021	18	5
	Durchschnitt	—	326715	3	5	21078	7	9	59,3	180453	26	11	11642	3	3
15.	Sächsisch-Baierische Eisenbahn.														
	Vom 19. Sept. bis ult. Dezember 1842	5,2	22858	4	—	16848	5	9	90,6	2381	11	—	2566	13	6
	Im Jahre 1843	5,2	87684	10	3	16862	9	5	72,3	33257	21	4	6385	29	3
	„ „ 1844	9	116634	3	6	14579	7	11	67,5	54017	23	7	6752	4	2
	Durchschnitt	—	116634	3	6	16021	21	7	76,8	54017	23	7	5234	29	—
16.	Hamburg-Bergedorf Eisenbahn.														
	Vom 16. Mai bis ult. Dezember 1842	2,17	36898	9	2	22610	27	6	98,6	79	15	6	54	7	9
	Im Jahre 1843	2,17	44033	7	8	20291	11	6	93,0	2141	29	7	940	16	9
	„ „ 1844	2,17	38547	5	2	17763	18	10	89,6	3492	8	4	1609	6	6
	Durchschnitt	—	41290	6	5	20221	29	3	93,7	2817	4	—	868	4	—
17.	Altona-Kiel Eisenb.														
	Vom 9. Sept. bis ult. Dez. 1844.	14,07	47158	28	10	10053	20	3	70,8	19272	16	1	4107	5	—
	Durchschnitt	—	—	—	—	10053	20	3	70,8	—	—	—	4107	5	—
18.	Taunus Eisenbahn.														
	Im Jahre 1841	5,86	243070	24	—	41479	15	8	98,0	unter 4	—	—	—	—	—
	„ „ 1842	5,86	258980	4	—	44194	16	—	98,1	unter 4	—	—	—	—	—
	„ „ 1843	5,86	226491	19	8	38650	10	3	92,0	15350	—	10	2619	14	8
	„ „ 1844	5,86	228512	3	9	38995	6	8	91,9	17526	3	8	2990	23	7
	Durchschnitt	—	239263	20	4	38842	23	6	91,9	16438	2	3	2805	4	2
19.	München-Augsburg Eisenbahn.														
	Vom 1. Okt. 1840 bis 30. Sept. 1841.	8,12	126098	—	4	15529	9	5	81,9	19761	20	5	2433	18	7
	Vom 1. Okt. 1841 bis 30. Sept. 1842.	8,12	113887	14	9	14025	14	9	73,6	32504	12	1	4002	28	8
	Vom 1. Okt. 1842 bis 30. Sept. 1843.	8,12	119846	4	10	14759	10	9	68,2	51508	16	6	6343	10	6
	Vom 1. Okt. 1843 bis 30. Sept. 1844.	8,12	116459	—	2	14362	7	4	72,2	36430	3	1	4487	20	6
	Durchschnitt	—	119072	20	—	14669	3	1	74,0	35051	5	6	4316	27	1

Es kamen ein								Summa der Betriebs-Einnahmen						Für jede der von den Lokomotiven zurückgelegten Nutzmeil.			Die Betriebs-Einnahmen betragen in Prozenten vom Anlagekapital.
Equiport.	an sonstigen Einnahmen																
Prozent-Antheil an der Gesammt-Einnah.	im Ganzen.			auf eine Bahnmeile durchschnittlich.			Prozent-Antheil an der Gesammt-Einnah.	im Ganzen.			auf eine Bahnmeile durchschnittlich.						
	Rthlr.	sg.	pf.	Rthlr.	sg.	pf.		Rthlr.	sg.	pf.	Rthlr.	sg.	pf.	rt.	sg.	pf.	
29,4	36889	15	1	2379	29	10	7,6	482478	9	3	31127	18	5	10	8	9	7,4
32,0	38496	10	8	2483	15	4	7,4	519337	2	5	33505	18	6	9	28	9	8,0
34,5	40331	9	2	2602	29	9	7,2	554080	22	9	35747	3	1	9	18	10	8,5
33,3	64198	19	3	4141	26	2	10,7	604027	13	9	38969	14	9	10	9	10	9,3
32,9	57486	16	9	3708	25	1	9,4	613323	24	8	39569	6	10	10	21	1	9,4
32,4	47480	17	4	2934	10	3	8,3	554649	17	8	35654	21	3	10	5	5	8,5
9,4	—	—	—	—	—	—	—	25239	15	—	19414	19	3	8	12	9	1,1
27,2	297	20	—	56	27	6	0,5	121239	21	7	23315	6	2	10	25	4	2,0
31,3	2200	25	2	275	5	8	1,2	172852	22	6	21606	17	9	11	12	5	2,9
22,6	2200	25	2	209	23	10	0,6	172852	22	6	21445	14	5	10	6	10	2,0
0,2	438	10	—	357	2	3	1,2	37415	24	8	23022	7	6	7	9	4	7,8
4,5	1160	15	3	581	12	9	2,5	47335	22	7	21813	11	—	6	5	7	6,2
8,1	967	2	6	445	17	9	2,3	43006	16	2	19818	13	1	5	17	9	5,6
4,3	1063	23	11	461	7	3	2,0	45171	4	4	21551	10	6	6	10	11	6,5
28,9	189	27	11	44	1	9	0,3	66621	12	10	14204	27	—	6	4	5	6,51
28,9	—	—	—	44	1	9	0,3	—	—	—	14204	27	—	6	4	5	6,51
—	4982	1	5	850	5	2	2,0	248052	25	5	42329	20	10	13	15	8	12,4
—	3571	15	11	609	11	9	1,9	262551	19	11	44803	27	9	14	4	1	13,1
6,2	4124	4	10	720	28	8	1,8	245966	25	4	41990	23	7	13	2	6	12,3
7,1	2559	22	—	436	20	7	1,0	248597	29	5	42422	20	10	13	7	5	12,4
6,7	3809	11	1	656	14	1	1,7	251292	10	—	42886	23	3	13	14	11	12,5
12,8	8132	6	9	1001	14	3	5,3	153991	27	1	18964	12	3	8	26	—	6,4
21,0	8380	1	—	1032	—	8	5,4	154771	27	10	19060	14	1	8	2	5	6,4
29,3	5309	26	5	543	3	2	2,5	175764	17	9	21645	24	5	9	10	4	7,3
22,6	8304	3	6	1026	2	—	5,2	161293	6	9	19875	29	10	—	—	—	6,7
21,4	7331	16	10	885	20	—	4,6	161455	12	4	19871	20	2	8	22	11	6,7

Wieder

der Durchschnittszahlen von den Jahren in welchen die ein

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Bahnen und Angabe der Jahre in welchen die Bahn im Betriebe war.	Länge der eröffneten Bahnlinien in den einzelnen Jahren.	Es kamen ein														
			aus dem Personen-Verkehr							aus dem Güter-, Vieh- und Equipagen-Transport.							
			im Ganzen.			auf eine Bahnmeile durchschnittlich.			Prozent-Antheil an der Gesammt-Einnah.	im Ganzen.			auf eine Bahnmeile durchschnittlich.			Prozent-Antheil an der Gesammt-Einnah.
			Rthlr.	sg.	pf.	Rthlr.	sg.	pf.		Rthlr.	sg.	pf.	Rthlr.	sg.	pf.	
1.	Kaiser-Ferdinands-Nordb.	42	596487	6	9	14196	5	6	53,2	505939	12	11	12042	18	3	45,0
2.	Wien-Gloggnitz.	10	441747	4	8	44174	21	5	71,7	141783	21	6	14178	11	2	23,0
3.	Berlin-Potsdam.	3,5	162873	9	11	46535	5	9	89,9	13100	9	—	3742	13	9	7,3
4.	Berlin-Anhalt.	20,25	421225	3	5	20800	11	10	66,1	207863	29	11	10264	26	2	32,1
5.	Magdeburg-Leipzig.	15,75	326834	18	6	20751	10	11	57,8	237037	5	7	15034	2	5	40,5
6.	Magdeburg-Halberstadt.	7,8	92413	11	2	11823	29	4	75,0	33530	21	10	3856	6	11	23,9
7.	Berlin-Frankfurt.	10,75	217890	7	—	20289	21	1	72,4	76483	7	8	7473	17	2	25,9
8.	Oberschlesische.	10,75	116802	19	7	16855	16	8	77,2	37219	22	4	3434	13	5	17,2
9.	Breslau-Schweidnitz-Freiburg.	8,62	123074	23	10	14277	21	9	72,8	28152	12	7	3265	26	9	16,9
10.	Berlin-Stettin.	17,8	271973	24	6	15102	26	5	67,3	128439	2	4	7089	18	1	31,6
11.	Düsseldorf-Elberfeld.	3,52	95658	5	4	27174	12	5	64,4	46347	27	4	13166	20	—	30,1
12.	Rheinische.	11,6	284678	29	—	23062	23	4	66,5	245234	6	5	12425	24	9	32,4
13.	Köln-Bonn.	3,9	—	—	—	29518	7	4	97,0	—	—	—	688	16	9	2,2
14.	Leipzig-Dresden.	15,5	326715	3	5	21078	7	9	59,3	180453	26	11	11642	3	3	32,4
15.	Sächsisch-Baierische.	9,0	116634	3	6	16000	21	7	76,8	54017	23	7	5234	29	—	22,6
16.	Hamburg-Bergedorf.	2,17	41290	6	5	20221	29	3	93,7	2817	4	—	868	4	—	4,3
17.	Altona-Kiel.	14,07	—	—	—	10053	20	3	70,8	—	—	—	4107	5	—	28,9
18.	Taunus-Eisenbahn.	5,86	239263	20	4	38842	23	6	91,9	16438	2	3	2805	4	2	6,7
19.	München-Augsburg.	8,12	119072	20	—	14669	3	1	74,0	35051	5	6	4316	27	1	21,4
	Durchschnitt	—	—	—	—	22391	1	—	73,6	—	—	—	7191	13	7	23,4

h o l u n g

zelnen Eisenbahnen in ihrer ganzen Länge eröffnet waren.

Es kamen ein							Summa der Betriebs-Einnahmen						Für jede der von den Lokomotiven zurückgelegten Nutzmeil.			Die Betriebs-Einnahmen betragen in Prozenten vom Anlagekapital.	Antheil an der Summe d. Betriebs-Einnahmen für die Bahnmeile.
an sonstigen Einnahmen																	
im Ganzen.			auf eine Bahnmeile durchschnittlich.			Prozent-Antheil an der Gesammt-Einnah.	im Ganzen.			auf eine Bahnmeile durchschnittlich.							
Rthlr.	sg.	pf.	Rthlr.	sg	pf.		Rthlr.	sg.	pf.	Rthlr.	sg.	pf.	rt.	sg.	pf.		
21595	2	10	522	13	1	2,8	1,124021	22	6	26761	6	10	12	4	3	9,8	4,61
33070	3	4	3307	—	4	5,3	616600	29	6	61660	2	11	8	14	9	8,8	10,63
5000	21	6	1429	6	1	2,8	180974	10	5	51706	25	7	11	27	8	12,9	8,91
11202	11	2	554	1	9	1,8	640291	14	6	31619	9	9	10	7	4	14,2	5,45
9951	18	7	647	20	11	1,7	573822	12	8	36433	4	3	10	—	3	14,0	6,28
525	10	3	61	1	3	1,1	126470	1	3	15741	7	6	8	25	8	7,8	2,71
5590	24	2	410	1	2	1,7	299964	8	10	28173	9	5	11	20	2	10,6	4,86
8800	12	10	1114	8	9	5,6	162822	24	9	21404	8	10	7	—	11	9,13	3,70
17690	2	—	2052	9	7	10,3	168917	8	5	19595	28	1	8	5	11	8,05	3,38
5652	17	10	265	15	8	1,1	406065	13	8	22437	—	2	8	8	11	9,95	3,86
8118	4	9	2306	19	5	5,5	150124	7	5	42647	21	10	13	8	6	7,4	7,35
12012	29	9	428	29	—	1,0	541926	5	2	35917	17	1	12	21	7	4,5	6,20
—	—	—	216	20	11	0,8	—	—	—	30423	15	—	7	5	9	13,2	5,24
47480	17	4	2934	10	3	8,3	554649	17	8	35654	21	3	10	5	5	8,5	6,14
2200	25	2	209	23	10	0,6	172852	22	6	21445	14	5	10	6	10	2,0	3,70
1063	23	11	461	7	3	2,0	45171	4	4	21551	10	6	6	10	11	6,5	3,71
—	—	—	44	1	9	0,3	—	—	—	14204	27	—	6	4	5	6,51	2,45
3809	11	1	656	14	1	1,7	251292	10	—	42886	23	3	13	14	11	12,5	7,40
7331	16	10	885	20	—	4,6	161455	12	4	19871	20	2	8	22	11	6,7	3,42
—	—	—	948	27	6	3,0	—	—	—	30531	12	1	9	22	6	9,11	—

D. Tafeln über die Betriebs-Ergebnisse der nur mit Dampfkraft befahrenen Privat-Eisenbahnen Deutschlands von deren Eröffnung bis zu Ende 1844.

XIV. Detail-Nachweisungen und Vergleichungen über die Betriebs-Ausgaben.

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Bahnen und Angabe der Jahre in welchen die Bahn im Betriebe war.	Länge der eröffneten Bahnlinien in den einzelnen Jahren.	Die einzelnen Haupt-Rubriken												
			Eigentliche Transportkosten							Bahn-Unterhaltungskosten					
			im Ganzen.			auf eine Bahnmeile durchschnittlich.			Prozent-Antheil an den Gesammt-Ausgab.	im Ganzen.			auf eine Bahnmeile durchschnittlich.		
			Rthlr.	sg.	pf.	Rthlr.	sg.	pf.		Rthlr.	sg.	pf.	Rthlr	sg.	pf.
1.	**Kaiser-Ferdinands-Nordbahn.**														
	Vom 1. Nov. 1839 bis ult. Okt. 1840.	20	226012	13	10	11300	18	8	75,3	18766	26	5	938	10	4
	Vom 1. Nov. 1840 bis ult. Okt. 1841.	20 bis 40	328754	26	4	13150	5	10	72,0	53879	1	6	2155	4	10
	Vom 1. Nov. 1841 bis ult. Dez. 1842.	40 bis 42	367364	15	10	8746	23	3	56,3	80467	21	11	1915	26	11
	Im Jahre 1843	42	256317	26	8	6102	24	2	48,4	91498	16	2	2178	16	1
	" " 1844	42	292967	22	10	6975	12	8	49,2	104983	3	11	2499	17	11
	Durchschnitt der 2 letzten Jahre	—	274642	24	9	6539	3	5	48,8	98240	25	—	2339	2	—
2.	**Wien-Gloggnitz-Eisenbahn.**														
	Vom 16 Mai 1841 bis ult. Juni 1842.	6½ bis 10	129072	11	1	12907	7	1	48,9	29818	3	4	2981	24	4
	Vom 1. Juli 1842 bis ult. Dez. 1842.	10	89529	15	2	17905	27	—	57,5	14402	17	8	2880	15	6
	Im Jahre 1843	10	164720	5	2	16472	—	6	57,2	28412	—	7	2841	6	1
	" " 1844	10	182800	15	6	18280	1	6	64,7	26955	22	2	2695	17	3
	Durchschnitt der 2 letzten Jahre	—	173760	10	4	17376	1	—	60,9	27683	26	5	2768	11	8
3.	**Berlin-Potsdam-Eisenbahn.**														
	Im Jahre 1839	3,5	64619	19	3	18462	17	8	68,6	18462	9	1	5274	25	11
	" " 1840	3,5	51772	28	2	14792	—	9	66,3	17441	12	6	4983	4	7
	" " 1841	3,5	51086	5	7	14596	—	2	67,1	17008	13	—	4859	13	3
	" " 1842	3,5	46763	21	2	13360	26	4	65,7	17044	3	8	4869	22	—
	" " 1843	3,5	57059	24	6	16302	17	10	68,2	18303	8	10	5229	13	1
	" " 1844	3,5	57310	25	8	16374	17	10	60,5	28704	19	3	8201	4	10
	Durchschnitt	—	54435	15	9	15648	3	5	66,1	19494	1	1	5569	18	11
4.	**Berlin-Anhalt Eisenbahn.**														
	Im Jahre 1842	20,25	184386	21	7	9105	12	11	61,4	91855	6	—	4540	29	7
	" " 1843	20,25	203899	27	11	10069	2	7	67,7	73345	25	—	3621	29	2
	" " 1844	20,25	264413	11	11	13057	14	5	64,5	120619	2	3	5956	14	9
	Durchschnitt	—	217566	20	6	10743	29	8	64,5	95273	11	1	4706	14	6
5.	**Magdeburg-Leipzig Eisenbahn.**														
	Im Jahre 1841	15,75	146446	1	6	9298	4	—	61,7	63893	15	6	4056	20	11
	" " 1842	15,75	181769	18	—	11534	16	2	71,8	46125	16	6	2928	17	2
	" " 1843	15,75	193146	24	11	12263	7	2	65,9	73688	18	10	4688	3	10
	" " 1844	15,75	210776	19	2	13446	2	10	59,0	124486	12	2	7903	26	2
	Durchschnitt	—	185534	23	5	11635	15	1	64,6	77048	15	9	4899	9	6

Ausgaben waren

Verwaltungs- und allgemeine Auslagen: im Ganzen. Rthlr.	sg.	pf.	auf eine Bahnmeile durchschnittlich. Rthlr.	sg.	pf.	Prozent-Antheil an dem Gesammt-Ausgab.	Summa der Betriebs-Auslagen: im Ganzen. Rthlr.	sg.	pf.	auf eine Bahnmeile durchschnittlich. Rthlr.	sg.	pf.	Jede der von den Lokomotiven zurückgelegten Meilen kostete. Rthl	sg.	pf.	Die Betriebs-Ausgaben betrugen in Prozenten des Anlage-kapitals.
55170	2	5	2758	15	1	18,4	299949	12	8	14997	14	1	—	—	—	2,7
73437	6	4	2937	14	6	16,2	456071	4	2	18242	25	2	8	13	6	3,9
204262	14	2	4863	11	9	31,4	652094	21	11	15526	1	11	7	2	9	5,8
182853	10	10	4353	19	7	34,4	530669	23	8	12634	29	10	6	4	4	4,6
197095	12	7	4692	22	6	33,2	595046	9	4	14167	23	1	5	29	10	5,1
189974	11	9	4523	6	—	33,8	562858	1	6	13401	11	5	6	2	2	4,8
104891	19	2	10489	4	11	39,8	263782	3	7	26378	6	4	4	10	1	3,4
51726	15	11	10345	9	3	33,3	155658	18	9	31131	21	9	3	27	10	4,3
95148	12	4	9514	25	3	32,9	288280	18	1	28828	1	10	4	—	1	3,6
72547	5	5	7254	21	7	25,8	282303	13	1	28230	10	4	3	27	11	3,5
83847	23	10	8384	23	5	29,4	285292	—	7	28529	6	1	3	29	—	3,7
11113	5	8	3175	22	4	11,8	94195	4	–	26912	25	11	6	16	3	6,7
8899	26	2	2543	3	5	11,4	78114	6	10	22318	8	9	4	21	—	5,55
7990	2	5	2272	25	9	10,6	76084	21	—	21738	9	2	4	25	3	5,45
7325	—	3	2092	17	6	10,3	71132	25	1	20323	5	10	4	21	6	5,1
8236	14	2	2353	4	8	9,9	83599	16	6	23885	5	7	5	20	11	6,0
8862	18	9	2474	17	8	9,2	94678	3	8	27050	10	4	6	12	2	5,7
9037	26	2	2486	28	7	10,5	82967	13	—	23704	20	11	5	14	6	5,8
23894	—	2	1175	1	11	8,0	300135	27	9	14821	14	5	5	16	3	6,7
25412	10	4	1254	29	—	8,0	302658	3	3	14946	—	9	4	17	10	7,4
23636	3	—	1168	4	2	6,1	408668	17	2	20181	3	4	6	1	11	9,1
24314	4	6	1199	2	—	7,4	337154	6	1	16649	16	2	5	12	6	7,7
26916	9	11	1708	29	4	11,3	237255	26	11	15063	24	4	5	23	2	5,8
25183	1	5	1605	10	—	10,0	253078	5	11	16068	13	4	4	23	10	6,2
26728	16	1	1687	16	8	8,0	293563	29	10	18638	27	8	4	14	5	7,2
22835	1	4	1385	12	5	6,2	358098	2	8	22736	11	5	5	1	11	8,5
22915	22	2	1592	2	1	9,1	285499	1	4	18126	26	8	5	—	10	6,9

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Bahnen und Angabe der Jahre in welchen die Bahn im Betriebe war.	Länge der eröffneten Bahnlinien in den einzelnen Jahren.	Die einzelnen Haupt-Rubriken												
			Eigentliche Transportkosten							Bahn-Unterhaltungskosten					
			im Ganzen.			auf eine Bahnmeile durchschnittlich.			Prozent-Antheil an den Gesammt-Ausgab.	im Ganzen.			auf die Bahnmeile durchschnittlich.		
			Rthlr.	sg.	pf.	Rthlr.	sg.	pf.		Rthlr.	sg.	pf	Rthlr.	sg	pf.
6.	Magdeburg-Halberstadt Eisenbahn. Vom 16. Juli 1843 bis Ende 1843.	7,8	24371	8	5	6248	29	11	58,8	12796	16	4	3278	14	3
	Im Jahre 1844	7,8	56987	7	2	7306	—	10	61,3	26105	13	8	3346	24	–
	Durchschnitt	—	54238	21	—	6777	15	5	60,1	25934	20	—	3312	19	2
7.	Berlin-Frankfurt Eisenbahn. Vom 23. Okt. 1842 bis 31. Dez. 1843.	10,75	99668	19	7	7946	29	—	67,8	30404	8	2	2424	7	–
	Im Jahre 1844	10,75	86780	1	—	8072	16	9	65,9	30601	14	4	2846	18	1
	Durchschnitt	—	89720	—	1	8009	22	10	66,8	29374	12	8	2635	12	7
8.	Oberschlesische Eisenbahn. Vom 22. Mai 1842 bis ult. Dez. 1843.	3,25 bis 10,75	83059	7	5	11865	18	2	77,6	22527	11	1	3218	5	11
	Im Jahre 1844	10,75	56496	6	2	5255	13	3	62,1	30151	7	9	2804	22	4
	Durchschnitt	—	56496	6	2	8560	15	8	69,8	30151	7	9	3011	14	2
9.	Breslau-Freiburg-Schweidnitz Eisenb. Im Jahre 1844	8,62	56503	20	11	6554	26	2	62,7	28443	2	5	3299	19	7
	Durchschnitt	—	56503	20	11	6554	26	2	62,7	28443	2	5	3299	19	7
10.	Berlin-Stettin Eisenbahn. Vom 16. August bis ult. Dez. 1843.	17,8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	–
	Im Jahre 1844	17,8	118644	25	10	6665	12	—	61,4	62393	18	6	3505	6	10
	Durchschnitt	—	118644	25	10	6665	12	—	61,4	62393	18	6	3505	6	10
11.	Düsseldorf-Elberfeld Eisenbahn. Im Jahre 1842	3,52	56554	19	4	16066	14	4	59,6	25064	17	9	8120	13	5
	„ „ 1843	3,52	57252	28	7	16264	23	3	65,1	22391	15	8	6361	2	5
	„ „ 1844	3,52	63610	17	11	18071	—	9	66,9	26660	20	4	7573	25	11
	Durchschnitt	—	59105	21	11	16800	12	9	63,9	24705	17	11	7351	14	–
12.	Rheinische Eisenb. Im Jahre 1842	9,4	103769	13	4	11039	7	9	64,9	38491	2	2	4094	23	8
	„ „ 1843	9,4 bis 11,6	105384	18	10	10538	13	10	64,9	42665	23	—	4266	17	4
	„ „ 1844	11,6	159160	20	9	13720	20	1	68,1	58526	15	10	5045	10	6
	Durchschnitt	—	159160	20	9	11766	3	11	66,0	58526	15	10	4468	27	2
13.	Köln-Bonn Eisenb. Vom 15. Febr. bis 31. Dez. 1844.	3,9	29362	11	5	8635	27	9	56,9	17680	4	3	5200	—	2
	Durchschnitt	—	—	—	—	8635	27	9	56,9	—	—	—	5200	—	2

Ausgaben waren							Summa der Betriebs-Auslagen						Jede der von den Lokomotiven zurückgelegten Meilen kostete.			Die Betriebs-Ausgaben betrugen in Prozenten des Anlage-kapitals.
Verwaltungs- und allgemeine Auslagen																
im Ganzen.			auf eine Bahnmeile durchschnittlich.			Prozent-Antheil an den Gesammt-Ausgab.	im Ganzen.			auf eine Bahnmeile durchschnittlich.						
Rthlr.	sg.	pf.	Rthlr.	sg.	pf.		Rthlr.	sg.	pf.	Rthlr.	sg.	pf.	Rthl.	sg.	pf.	
4217	25	6	1084	2	6	10,3	41385	20	3	10611	16	8	7	10	11	5,3
4881	15	2	626	4	5	9,0	87974	6	—	11278	29	3	5	3	2	5,6
6066	—	9	855	3	4	9,6	86239	11	9	10945	7	11	6	7	—	4,45
16853	26	11	1340	24	—	11,5	146926	24	8	11712	—	—	5	8	8	4,4
15960	4	3	1484	20	3	11,2	133341	19	7	12403	25	1	4	25	3	5,3
14366	16	6	1412	22	6	11,4	133460	29	3	12057	27	11	5	2	—	4,8
1582	27	1	226	4	10	1,4	107169	15	7	15309	28	11	4	1	6	4,45
4308	18	11	400	25	1	4,8	90956	2	10	8461	—	8	3	23	6	5,05
4308	18	11	314	14	11	3,1	90956	2	10	11885	14	9	3	27	6	4,25
5488	—	6	636	19	9	5,9	90434	23	10	10491	5	6	4	11	8	5,35
5488	—	6	636	19	9	5,9	90434	23	10	10491	5	6	4	11	8	5,35
—	—	—	—	—	—	—	58685	—	1	8806	12	—	3	4	10	3,8
12282	6	—	674	14	9	6,3	193320	20	4	10855	3	7	4	3	4	4,8
12282	6	—	674	14	9	6,3	183276	10	10	9830	22	9	3	19	1	4,3
13274	25	1	2771	17	9	14,0	94894	2	2	26958	15	9	—	—	—	4,7
8228	22	6	2338	1	11	9,4	87873	6	9	24963	27	7	7	9	5	4,2
4751	22	5	1350	8	5	5,0	95023	—	8	26995	5	1	7	28	9	4,6
8785	13	4	2153	29	5	9,4	92596	23	2	26305	26	2	7	19	1	4,5
17655	16	8	1797	26	1	11,0	159916	2	2	16931	27	6	6	18	10	1,9
14215	19	3	1421	16	11	8,8	162266	1	1	16226	18	1	5	28	10	1,9
16122	3	7	1388	27	11	6,9	233809	10	2	20155	28	6	6	5	2	2,6
16122	3	7	1535	28	11	9,9	233809	10	2	17771	—	—	6	7	7	2,1
4582	8	11	1272	23	1	8,9	51624	24	7	15108	21	—	3	17	3	7,2
—	—	—	1272	23	1	8,9	—	—	—	15108	21	—	3	17	3	7,2

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Bahnen und Angabe der Jahre in welchen die Bahn im Betriebe war.	Länge der eröffneten Bahnstrecken in den einzelnen Jahren.	Die einzelnen Haupt-Rubriken: Eigentliche Transportkosten im Ganzen. Rthlr.	sg.	pf.	Eigentliche Transportkosten auf eine Bahnmeile durchschnittlich Rthlr.	sg.	pf.	Prozent-Antheil an d.m Gesammt-Ausgab.	Bahn-Unterhaltungskosten im Ganzen. Rthlr.	sg.	pf.	Bahn-Unterhaltungskosten auf eine Bahnmeile durchschnittlich. Rthlr.	sg.	pf.	[illegible]
14.	Leipzig-Dresden E.															
	Im Jahre 1840	15,5	170183	15	3	10989	16	7	68,6	55079	6	8	3553	14	7	2
	„ „ 1841	15,5	183134	10	11	11815	2	10	72,2	53589	13	3	3457	10	9	2
	„ „ 1842	15,5	182501	21	4	11773	15	1	70,2	58858	28	9	3797	8	11	2
	„ „ 1843	15,5	213842	13	6	13796	7	9	73,7	56260	10	—	3629	9	8	1
	„ „ 1844	15,5	209398	5	1	13509	16	6	71,5	62548	9	6	4035	10	9	2
	Durchschnitt	—	191814	1	3	12376	21	9	71,2	57267	7	7	3694	16	11	2
15.	Sächsisch-Baierische Eisenbahn.															
	Vom 16. Mai bis ult. Dez. 1842.	5,2	10313	17	4	6984	26	6	50,6	5382	5	7	3540	23	9	28
	Im Jahre 1843	5,2	41268	12	9	7936	4	10	46,0	32004	—	2	6154	18	5	36
	„ „ 1844	9	45562	10	9	5695	8	9	51,1	31037	28	6	3879	19	10	34
	Durchschnitt	—	45562	10	9	6872	3	4	49,2	31037	28	6	4525	—	8	32
16.	Hamburg-Bergedorf Eisenbahn.															
	Vom 16. Mai bis ult. Dez. 1842.	2,17	13613	15	4	8039	2	5	43,9	12606	5	1	7796	13	9	40,
	Im Jahre 1843	2,17	18588	18	6	8344	21	1	42,8	18108	3	2	8565	24	6	41,
	„ „ 1844	2,17	17789	5	2	8197	23	1	49,8	11635	16	2	5361	8	10	32,
	Durchschnitt	—	18188	21	10	8187	25	6	45,5	14871	24	8	7241	5	8	38,
17.	Altona-Kiel Eisenb.															
	Vom 9. Septbr. bis ult. Dez. 1844.	14,07	47564	22	6	10141	17	3	71,3	15251	19	8	3251	24	6	22,
	Durchschnitt	—	—	—	—	10141	17	3	71,3	—	—	—	3251	24	6	22,
18.	Taunus-Eisenbahn.															
	Im Jahre 1841	5,86	98907	24	7	16878	9	10	78,5	17687	7	2	3018	7	9	14,
	„ „ 1842	5,86	102874	8	2	17555	8	9	76,1	19361	1	6	3303	27	9	14,
	„ „ 1843	5,86	103595	5	4	17678	9	10	77,6	12793	14	6	2183	3	2	9,
	„ „ 1844	5,86	102860	15	4	17552	27	1	76,5	10835	16	5	1848	29	4	8,
	Durchschnitt	—	102059	15	10	17416	6	4	77,2	15169	9	10	2588	17	—	11,
19.	München-Augsburg Eisenbahn.															
	Vom 1. Okt. 1840 bis 30. Sept. 1841	8,12	61971	28	11	7631	26	11	68,0	19648	15	3	2419	21	2	21,6
	Vom 1. Okt. 1841 bis 30. Sept. 1842.	8,12	58192	8	6	7166	15	1	69,3	21919	24	11	2699	11	7	26,1
	Vom 1. Okt. 1842 bis 30. Sept. 1843.	8,12	61028	28	4	7515	22	11	70,9	19419	12	9	2391	15	1	22,6
	Vom 1. Okt. 1843 bis 30. Sept. 1844.	8,12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Durchschnitt	—	60397	21	11	7434	11	8	69,4	20329	7	8	2509	15	11	23,4

Ausgaben waren							Summa der Betriebs-Auslagen						Jede der von den Lokomotiven zurückgelegten Meilen kostete.			Die Betriebs-Ausgaben betrugen in Prozenten des Anlagekapitals.
Verwaltungs- und allgemeine Auslagen																
im Ganzen.			auf eine Bahnmeile durchschnittlich.			Prozent-Antheil an den Gesammt-Ausgab.	im Ganzen.			auf eine Bahnmeile durchschnittlich.						
Rthlr.	sg.	pf.	Rthlr.	sg.	pf.		Rthlr.	sg.	pf.	Rthlr.	sg.	pf.	Rthl.	sg.	pf.	
22968	18	8	1481	26	—	9,2	248231	10	7	16014	27	2	5	8	10	3,8
16906	20	11	1090	23	3	6,7	253630	15	1	16363	6	10	4	25	7	3,9
18298	17	—	1194	8	10	7,2	259659	7	1	16765	2	10	4	15	5	4,0
20144	21	1	1299	1	—	7,9	290247	14	7	18725	18	5	4	28	11	4,5
20964	24	1	1352	17	4	7,2	292911	8	8	18897	14	7	5	3	5	4,5
19855	4	9	1281	29	3	7,5	268936	13	7	17353	7	11	4	28	10	4,14
4909	19	7	3384	10	1	23,3	20605	12	6	15710	—	4	8	28	4	0,8
14113	7	10	3007	3	6	17,9	88909	15	—	17097	26	9	7	28	7	1,46
12632	16	2	1579	5	7	14,1	89232	25	5	11154	3	2	5	26	9	1,5
12632	16	2	3256	26	1	18,8	89232	25	5	14654	—	1	7	17	11	1,25
4826	17	5	2511	14	1	15,4	31046	7	10	17847	—	3	6	2	—	6,3
6695	12	2	3085	23	10	15,5	43392	3	10	19996	9	5	5	20	2	5,7
6254	27	—	2882	26	2	17,6	35679	18	4	16441	28	1	4	19	4	4,6
6474	9	7	2669	11	5	16,2	39535	26	1	18098	12	7	5	13	10	5,5
3918	3	7	825	18	3	5,8	66734	15	9	14229	—	—	6	4	9	6,52
—	—	—	825	18	3	5,8	—	—	—	14229	—	—	6	4	9	6,52
9476	15	2	1617	7	1	7,5	126071	16	11	21513	24	8	6	26	2	6,3
12924	1	—	2205	12	2	9,6	135159	10	8	23064	18	8	7	8	4	6,7
16945	6	4	2889	29	—	12,9	133323	26	2	22751	11	—	7	2	9	6,3
20994	18	7	2696	17	5	15,4	134690	20	4	22098	13	10	7	5	3	6,4
15082	15	4	2351	20	9	11,3	132311	11	—	22357	2	1	7	3	2	6,4
9501	8	7	1170	4	10	10,4	91121	2	9	11221	22	11	5	7	5	3,8
3822	9	11	470	24	2	4,6	83934	13	4	10336	20	10	4	22	11	3,4
5517	11	2	678	28	3	6,5	85965	22	3	10586	6	3	4	17	1	3,6
—	—	—	—	—	—	—	118025	26	3	14535	3	—	—	—	—	4,9
6280	9	10	773	9	1	7,2	94761	23	8	11828	25	1	4	25	10	3,9

W i e d e

der Durchschnittszahlen von den Jahren in welchen die

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Bahnen und Angabe der Jahre in welchen die Bahn im Betriebe war.	Länge der eröffneten Bahnlinien in den einzelnen Jahren.	Die einzelnen Haupt-Rubriken													
			Eigentliche Transportkosten							Bahn-Unterhaltungskosten						
			im Ganzen.			auf eine Bahnmeile durchschnittlich.			Prozent-Antheil an den Gesammt-Ausgab.	im Ganzen.			auf die Bahnmeile durchschnittlich.			Prozent-Antheil
			Rthlr.	sg.	pf.	Rthlr.	sg.	pf.		Rthlr.	sg.	pf.	Rthlr.	sg.	pf.	
1.	Kaiser-Ferdinands-Nordbahn.	42	274642	24	9	6539	3	5	48,8	98240	25	—	2339	2	—	17,[illegible]
2.	Wien-Gloggnitz.	10	173760	10	4	17376	1	—	60,9	27683	26	5	2768	11	8	9,[illegible]
3.	Berlin-Potsdam.	3,5	54435	15	9	15648	3	5	66,1	19494	1	1	5569	18	11	23,[illegible]
4.	Berlin-Anhalt.	20,25	217566	20	6	10743	29	8	64,5	95273	11	1	4706	14	6	28,[illegible]
5.	Magdeburg-Leipzig	15,75	185534	23	5	11635	15	1	64,6	77048	15	9	4899	9	6	26,[illegible]
6.	Magdeburg-Halberstadt.	7,8	54238	21	—	6777	15	5	60,1	25934	20	—	3312	19	2	30,[illegible]
7.	Berlin-Frankfurt.	10,75	89720	—	1	8009	22	10	66,8	29374	12	8	2635	12	7	21,[illegible]
8.	Oberschlesische.	10,75	56496	6	2	8560	15	8	69,8	30151	7	9	3011	14	2	27,1
9.	Breslau-Schweidnitz-Freiburg.	8,62	56503	20	11	6554	26	2	62,7	28443	2	5	3299	19	7	31,[illegible]
10.	Berlin-Stettin.	17,8	118644	25	10	6665	12	—	61,4	62393	18	6	3505	6	10	32,[illegible]
11.	Düsseldorf-Elberfeld.	3,52	59105	21	11	16800	12	9	63,9	24705	17	11	7351	14	—	26,[illegible]
12.	Rheinische.	11,6	159160	20	9	11766	3	11	66,0	58526	15	10	4468	27	2	25,1
13.	Köln-Bonn.	3,9	—	—	—	8635	27	9	56,9	—	—	—	5200	—	2	34,[illegible]
14.	Leipzig-Dresden.	15,5	191814	1	3	12376	21	9	71,2	57267	7	7	3694	16	11	21,[illegible]
15.	Sächsisch-Baierische.	9	45562	10	9	6872	3	4	49,2	31037	28	6	4525	—	8	32,[illegible]
16.	Hamburg-Bergedorf.	2,17	18188	21	10	8187	25	6	45,5	14871	24	8	7241	5	8	38,[illegible]
17.	Altona-Kiel.	14,07	—	—	—	10141	17	3	71,3	—	—	—	3251	24	6	22,9
18.	Taunus-Eisenbahn.	5,86	102059	15	10	17416	6	4	77,2	15169	9	10	2588	17	—	11,[illegible]
19.	München-Augsburg.	8,12	60397	21	11	7434	21	8	69,4	20329	7	8	2509	15	11	23,[illegible]
	Durchschnitt	—	—	—	—	10428	16	6	63,0	—	—	—	4046	6	11	25,[illegible]

h o l u n g

zelnen Eisenbahnen in ihrer ganzen Länge eröffnet waren.

Ausgaben waren: Verwaltungs- und allgemeine Auslagen im Ganzen. Rthlr.	sg.	pf.	auf eine Bahnmeile durchschnittlich. Rthlr.	sg.	pf.	Prozent-Antheil an den Gesamt-Ausgab.	Summa der Betriebs-Auslagen im Ganzen. Rthlr.	sg.	pf.	auf eine Bahnmeile durchschnittlich. Rthlr.	sg.	pf.	Jede der von den Lokomotiven zurückgelegten Meilen kostete. Rthl.	sg.	pf.	Die Betriebs-Ausgaben betrugen in Prozenten des Anlagekapitals.	Antheil an den Betriebs-Ausgaben für eine Bahnmeile.
189974	11	9	4523	6	—	33,8	562858	1	6	13401	11	5	6	2	2	4,8	4,27
83847	23	10	8384	23	5	29,4	285292	—	7	28529	6	1	3	29	—	3,7	9,15
9037	26	2	2486	28	7	10,5	82967	13	—	23704	20	11	5	14	6	5,8	7,57
24314	4	6	1199	2	—	7,4	337154	6	1	16649	16	2	5	12	6	7,7	5,31
22915	22	2	1592	2	1	9,1	285499	1	4	18126	26	8	5	—	10	6,9	5,78
6066	—	9	855	3	4	9,6	86239	11	9	10945	7	11	6	7	—	5,45	3,49
14366	16	6	1412	22	6	11,4	133460	29	3	12057	27	11	5	2	—	4,8	3,85
4308	18	11	314	14	11	3,1	90956	2	10	11885	14	9	3	27	6	4,25	3,79
5488	—	6	636	19	9	5,9	90434	23	10	10491	5	6	4	11	8	5,35	3,35
12282	6	—	674	14	9	6,3	183276	10	10	9830	22	9	3	19	1	4,3	3,13
8785	13	4	2153	29	5	9,4	92596	23	2	26305	26	2	7	19	1	4,5	8,39
16122	3	7	1535	28	11	9,9	233809	10	2	17771	—	—	6	7	7	2,1	5,67
—	—	—	1272	23	1	8,9	—	—	—	15108	21	—	3	17	3	7,2	4,82
19855	4	9	1281	29	3	7,5	268936	13	7	17353	7	11	4	28	10	4,14	5,53
12632	16	2	3256	26	1	18,8	89232	25	5	14654	—	1	7	17	11	1,25	4,68
6474	9	7	2669	11	5	16,2	39535	26	1	18098	12	7	5	13	10	5,5	5,77
—	—	—	825	18	3	5,8	—	—	—	14229	—	—	6	4	9	6,52	4,54
15082	15	4	2351	20	9	11,3	132311	11	—	22357	2	1	7	3	2	6,4	7,13
6280	9	10	773	9	1	7,2	94761	23	8	11828	25	1	4	25	10	3,9	3,78
—	—	—	2016	6	6	11,6	—	—	—	16490	29	11	5	12	4	4,61	—

D. Tafeln über die Betriebs-Ergebnisse der nur mit Dampfkraft befahrenen Privat-Eisenbahnen Deutschlands von deren Eröffnung bis zu Ende 1844.

XV. Spezial-Nachweisungen über einzelne Betriebs-Ausgaben.

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Bahnen und Angabe der Jahre in welchen die Bahn im Betriebe war.	An Transportmittel waren vorhanden: Lokomotive	Personenwagen	Last-, Vieh- 2c. wagen	Anzahl der von den Lokomotiven durchlaufenen Meilen.	Eine Lokomotive legte durchschnittlich zurück	Durchschnittliche Zahl der Wagen in einem Zuge.	Betriebskosten für eine durchlaufene Meile.			Transportkosten für eine durchlaufene Meile.		
		Stück.				Meilen.		Rthl.	sg.	pf.	Rthl.	sg.	pf.
1.	Kaiser-Ferdinands-Nordbahn.												
	Vom 1. Nov. 1839 bis ult. Okt. 1840.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Vom 1. Nov. 1840 bis ult. Okt. 1841.	32	103	368	53965	1686	—	8	13	6	4	5	8
	Vom 1. Nov. 1841 bis ult. Dez. 1842	42	121	451	91924	2189	—	7	2	9	3	17	3
	Im Jahre 1843	42	129	489	86350	2056	—	6	4	4	4	7	8
	" " 1844	46	130	603	99242	2157	—	5	29	10	2	28	7
	Durchschnitt der 2 letzten Jahre	—	—	—	92796	2102	—	6	2	2	3	18	2
2.	Wien-Gloggnitz-Eisenbahn.												
	Vom 16. Mai 1841 bis ult. Juni 1842.	26	—	—	60829	2339	—	4	10	1	2	3	8
	Vom 1. Juli 1842 bis ult. Dez. 1842	29	115	153	39631	1367	—	3	27	10	2	7	10
	Im Jahre 1843	30	115	153	71996	2399	—	4	—	1	2	8	8
	" " 1844	34	115	153	71831	2113	—	3	27	11	2	16	4
	Durchschnitt der 2 letzten Jahre	—	—	—	71914	2256	—	3	29	—	2	12	6
3.	Berlin-Potsdam-Eisenbahn.												
	Im Jahre 1839	12	74	20	14398	1200	—	6	16	3	4	14	8
	" " 1840	12	74	20	16616	1385	9,2	4	21	—	3	3	5
	" " 1841	12	76	20	15717	1309	7,9	4	25	3	3	7	6
	" " 1842	12	78	22	15078	1256	7,4	4	21	6	3	3	1
	" " 1843	12	82	22	14672	1223	7,9	5	20	11	3	26	8
	" " 1844	12	82	22	14780	1232	7,6	6	12	2	3	26	3
	Durchschnitt	—	—	—	15210	1268	8,0	5	14	6	3	18	7
4.	Berlin-Anhalt Eisenbahn.												
	Im Jahre 1842	16	100	91	54159	3385	11,5	5	16	3	3	12	1
	" " 1843	22	100	162	65859	2994	12,0	4	17	10	3	2	10
	" " 1844	25	102	163	67369	2695	12,3	6	1	11	3	27	8
	Durchschnitt	—	—	—	62796	3025	11,9	5	12	6	3	14	2
5.	Magdeburg-Leipzig Eisenbahn												
	Im Jahre 1841	16	95	134	41086	2568	—	5	23	2	3	16	11
	" " 1842	19	101	134	52763	2777	—	4	23	10	3	13	4
	" " 1843	20	101	134	65491	3275	—	4	14	5	2	28	7
	" " 1844	20	107	142	70699	3535	—	5	1	11	2	28	1
	Durchschnitt	—	—	—	57540	3039	—	5	—	10	3	6	9

Kosten der Bewegkraft für eine durchlaufene Meile. Locomotivführer, Putzer, Wasserpumper ꝛc.		Brennmaterial.			Schmier- und Putz-Material.		Reparaturen.		Zusammen.			Brennmaterial-Verbrauch für eine durchlaufene Meile. Coaks.	Holz.	Oel-Verbrauch für eine durchlaufene Meile.	Bemerkungen.
sg.	pf.	rt.	sg.	pf.	sg.	pf.	sg.	pf.	rt.	sg.	pf.	Pfd.	Kubikfuß.	Loth.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
14	3	2	27	5	5	7	16	5	4	3	8	234	—	—	Vom Holze waren die Hälfte weiches, die andere Hälfte hartes.
13	6	2	11	5	4	8	16	2	3	15	9	271	25,74	$7\frac{1}{16}$	
12	–	1	26	8	2	1	13	9	2	24	6	347	28,6	$5\frac{7}{8}$	
12	3	1	22	6	5	9	13	—	2	23	6	—	27,82	8	
12	1	1	24	7	3	11	13	5	2	24	—	284	27,39	7	
8	1	1	1	6	3	2	9	10	1	22	7	—	20,74	—	Ein Viertel hartes, drei Viertel weiches Holz.
5	4	1	3	7	3	9	12	7	1	25	3	—	23,18	—	
6	5	1	4	1	1	10	13	2	1	25	6	—	25,13	—	
6	4	1	—	—	1	4	12	8	1	20	4	—	20,98	—	
6	4,5	1	2	0,5	1	7	12	11	1	22	11	—	22,51	—	
17	—	1	26	6	5	2	6	10	2	25	6	—	—	—	Weiches Holz.
10	3	1	—	8	2	8	7	5	1	21	—	428	20,37	—	
9	6	1	5	6	2	4	9	5	1	26	9	344	20,82	—	
9	6	1	1	7	2	2	9	9	1	23	—	315	18,80	—	
9	10	1	1	11	1	10	13	5	1	27	—	—	17,94	—	
9	9	1	—	8	1	10,5	13	0,5	1	25	4	—	17,02	—	
11	–	1	6	2	2	8	10	—	1	29	10	362	18,99	—	
9	—	1	12	6	3	8	4	7	1	29	9	323	zum Anheizen 0,51	21,44	
7	4	1	11	—	2	10	6	1	1	27	3	300	0,58	21,86	
8	8	1	5	7	3	1	12	1	1	29	5	240	0,56	21,36	
8	4	1	9	8	3	2	7	7	1	28	9	288	0,55	21,22	
—	—	1	21	3	—	—	11	4	—	—	—	394	—	—	
—	—	1	16	—	—	—	13	4	—	—	—	380	—	—	
—	—	1	3	8	—	—	11	11	—	—	—	319	—	—	
—	—	—	29	4	—	—	13	9	—	—	—	—	—	—	
—	—	1	10	1	—	—	12	7	—	—	—	364	—	—	

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Bahnen und Angabe der Jahre in welcher die Bahn im Betriebe war.	An Transportmittel waren vorhanden: Lokomotive	Personenwagen	Last-, Vieh- rc. wagen	Anzahl der von den Lokomotiven durchlaufenen Meilen.	Eine Lokomotive legte durchschnittlich zurück	Durchschnittliche Zahl der Wagen in einem Zuge.	Betriebskosten für eine durchlaufene Meile.			Transportkosten für eine durchlaufene Meile.		
		Stück.				Meilen.		Rthl.	sg.	pf.	Rthl.	sg.	pf.
6.	Magdeburg-Halberstadt Eisenbahn.												
	Vom 16. Juli 1843 bis Ende 1843.	6	32	26	5618	936	—	7	10	11	4	10	3
	Im Jahre 1844	8	32	47	17235	2154	—	5	3	2	3	9	5
	Durchschnitt	—	—	—	17235	2154	—	6	7	—	3	24	10
7.	Berlin-Frankfurt Eisenbahn.												
	Vom 23. Okt. 1842 bis 31. Dez. 1843.	15	27	71	27786	1852	7,1	5	8	8	3	17	8
	Im Jahre 1844	15	24	63	27546	1836	6,2	4	25	3	3	4	6
	Durchschnitt	—	—	—	25736	1715	6,6	5	2	—	3	11	1
8.	Oberschlesische Eisenbahn.												
	Vom 22. Mai 1842 bis ult. Dez. 1843.	8	70	95	26457	3307	10,6	4	1	6	3	4	2
	Im Jahre 1844	12	84	105	24030	2836	10,5	3	23	6	2	10	6
	Durchschnitt	—	—	—	24030	2836	10,55	3	27	6	2	14	10
9.	Breslau-Freiburg-Schweidnitz Eisenb.												
	Im Jahre 1844	8	64	80	20599	2569	—	4	11	8	2	22	2
	Durchschnitt	—	—	—	20599	2569	—	4	11	8	2	22	2
10.	Berlin-Stettin Eisenbahn.												
	Vom 16. August bis ult. Dez. 1843.	14	61	137	18561	1326	—	3	4	10	—	—	—
	Im Jahre 1844	16	64	140	47020	2939	—	4	3	4	2	15	9
	Durchschnitt	—	—	—	47020	2939	—	3	19	1	2	15	9
11.	Düsseldorf-Elberfeld Eisenbahn.												
	Im Jahre 1842	8	44	49	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	„ „ 1843	8	44	50	12014	1502	13,5	7	9	5	4	22	11
	„ „ 1844	8	44	56	11938	1492	15,4	7	28	9	5	7	3
	Durchschnitt	—	—	—	11971	1497	14,5	7	19	1	5	—	1
12.	Rheinische Eisenb.												
	Im Jahre 1842	12	50	243	24122	2010	—	6	18	10	4	9	1
	„ „ 1843	14	54	256	27205	1943	—	5	28	10	3	26	1
	„ „ 1844	14	54	286	37880	2704	—	6	5	2	4	6	1
	Durchschnitt	—	—	—	29736	2219	—	6	7	7	4	3	9
13.	Köln-Bonn Eisenb.												
	Vom 15. Febr. bis 31. Dez. 1844.	6	44	18	14442	2407	—	3	17	3	2	—	11
	Durchschnitt	—	—	—	—	—	—	3	17	3	2	—	11

Kosten der Bewegkraft für eine durchlaufene Meile.												Brennmaterial-Verbrauch für eine durchlaufene Meile.		Oel-Verbrauch für eine durchlaufene Meile.	Bemerkungen.
Lokomotivführer, Putzer, Wasserpumper rc.		Brennmaterial.			Schmier- und Putz-Material.		Reparaturen.		Zusammen.			Coaks.	Holz.		
sg.	pf.	rt.	sg.	pf.	sg.	pf.	sg.	pf.	rt.	sg.	pf.	Pfd.	Kubikfuß.	Loth.	
—	—	1	3	8	—	—	11	11	—	—	—	—	—	—	
—	—	—	29	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
—	—	1	1	6	—	—	11	11	—	—	—	—	—	—	
6	9	—	28	9	2	8	1	10	1	10	—	—	18,32	19,2	
6	8	—	23	5,5	1	10,5	4	2	1	6	2	—	16,09	14,4	Weiches Holz.
6	8,5	—	26	1,2	2	3,3	3	—	1	8	1	—	17,2	16,8	
7	4	—	20	3	3	6	4	2	1	5	3	—	13,56	18	Größtentheils
8	1,5	—	21	4	2	8,5	4	10	1	7	—	—	15,25	16	hartes Holz.
7	8,8	—	20	9	3	1,2	4	6	1	6	1	—	14,41	17	
7	9	—	23	2	4	8	2	10	1	8	5	230	u. 1,4 Kbkf. z. Anheizen	28,29	
7	9	—	23	2	4	8	2	10	1	8	5	230	—	28,29	
—	—	—	21	—	—	—	—	—	—	—	—	225	—	—	
6	4	—	20	—	1	7	4	9	1	2	8	218	17,08	12,8	Weiches Holz.
6	4	—	20	6	1	7	4	9	1	2	8	222	17,08	12,8	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
9	4	—	27	7	8	—	20	1	2	5	—	203	—	19,2	
9	3	—	24	2	6	9	27	6	2	7	8	197	—	18,6	
9	3,5	—	25	10,5	7	5	23	9	2	6	4	200	—	18,9	
13	5	1	15	4	6	8	19	2	2	24	7	314	—	24,32	
13	6	1	8	9	6	3	10	3	2	8	9	254	—	20,48	
13	11	1	6	9	6	2	9	5	2	6	3	253	—	23,68	
13	7	1	10	3	6	4	12	11	2	13	2	274	—	22,83	
7	10	—	20	8	3	9	1	1	1	3	4	142	—	15,36	
7	10	—	20	8	3	9	1	1	1	3	4	142	—	15,36	

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Bahnen und Angabe der Jahre in welchen die Bahn im Betriebe war.	An Transportmitteln waren vorhanden: Lokomotive	Personenwagen	Last-, Vieh- ꝛc. wagen	Anzahl der von den Lokomotiven durchlaufenen Meilen.	Eine Lokomotive legte durchschnittlich zurück	Durchschnittliche Zahl der Wagen in einem Zuge.	Betriebskosten für eine durchlaufene Meile.			Transportkosten für eine durchlaufene Meile.		
		Stück.				Meilen.		Rthl.	sg.	pf.	Rthl.	sg.	pf.
14.	Leipzig-Dresden E.												
	Im Jahre 1840	23	105	131	46868	2038	—	5	8	10	3	18	11
	„ „ 1841	23	105	143	52268	2272	—	4	25	7	3	14	9
	„ „ 1842	23	99	149	57529	2501	—	4	15	5	3	5	2
	„ „ 1843	23	87	169	58471	2542	—	4	28	11	3	19	9
	„ „ 1844	24	87	171	57302	2389	—	5	3	5	3	19	7
	Durchschnitt	—	—	—	54588	2348	—	4	28	10	3	15	8
15.	Sächsisch-Baierische Eisenbahn.												
	Vom 19. Sept. bis ult. Dezember 1842	6	54	66	2304	384	10,58	8	28	4	4	14	3
	Im Jahre 1843	10	74	212	11180	1118	12,82	7	28	7	3	20	9
	„ „ 1844	10	74	239	15143	1514	12,70	5	26	9	3	—	3
	Durchschnitt	—	—	—	15143	1514	12,03	7	17	11	3	21	9
16.	Hamburg-Bergedorf Eisenbahn.												
	Vom 16. Mai bis ult. Dezember 1842	4	19	10	5117	1279	2,81	6	2	—	2	19	10
	Im Jahre 1843	4	19	10	7651	1912	3,07	5	20	2	2	12	11
	„ „ 1844	4	19	10	7683	1921	3,46	4	19	4	2	9	6
	Durchschnitt	—	—	—	7667	1917	3,11	5	13	10	2	14	1
17.	Altona-Kiel Eisenb.												
	Vom 9. Sept. bis ult. Dez. 1844.	9	38	88	10836	1204	4,76	6	4	9	4	11	8
	Durchschnitt	—	—	—	—	—	4,76	6	4	9	4	11	8
18.	Taunus Eisenbahn.												
	Im Jahre 1841	11	87	29	18342	1667	—	6	26	2	5	11	9
	„ „ 1842	11	87	29	18572	1688	—	7	8	4	5	16	2
	„ „ 1843	11	99	33	18799	1709	—	7	2	9	5	15	4
	„ „ 1844	12	99	33	18770	1564	—	7	5	3	5	14	7
	Durchschnitt	—	—	—	18621	1657	—	7	3	2	5	14	5
19.	München-Augsburg Eisenbahn.												
	Vom 1. Okt. 1840 bis 30. Sept. 1841.	8	34	29	17366	2171	—	5	7	5	3	17	1
	Vom 1. Okt. 1841 bis 30. Sept. 1842.	8	37	31	17612	2202	—	4	22	11	3	9	1
	Vom 1. Okt. 1842 bis 30. Sept. 1843.	8	37	31	18810	2326	—	4	17	1	3	7	4
	Vom 1. Okt. 1843 bis 30. Sept 1844.	8	37	31	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Durchschnitt	—	—	—	17929	2233	—	4	25	10	3	11	2

Kosten der Bewegkraft für eine durchlaufene Meile.													Brennmaterial-Verbrauch für eine durchlaufene Meile.		Oel-Verbrauch für eine durchlaufene Meile.	Bemerkungen.
Lokomotivführer, Putzer, Wasserpumper rc.		Brennmaterial.			Schmier- und Putz-Material.		Reparaturen.		Zusammen.				Coaks.	Holz.		
sg.	pf.	rt.	sg.	pf.	sg.	pf.	sg.	pf.	rt.	sg	pf.		Pfd.	Kubikfuß.	Loth.	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		—	—	8,8	
7	1	1	24	6	2	—	10	6	2	14	1		244	—	10,8	
7	7	1	11	2	1	10	12	7	2	3	2		242	—	11	
7	7	1	14	11	3	9	16	8	2	12	11		236	—	—	
8	5	1	3	3	4	3	14	8	2	—	7		163	—	—	
7	8	1	13	6	2	11	13	7	2	7	8		221	—	10,2	
12	10	1	18	8	4	6	1	9	2	7	9		183	—	—	
12	1	1	14	6	4	5	2	10	2	3	10		193	—	—	
9	5	1	—	2	4	10	2	10	1	17	3		—	—	—	
11	5	1	11	2	4	7	2	5	1	29	7		188	—	—	
11	4	—	19	6	1	8	—	8	1	3	2		116	—	—	
12	8	—	20	4	1	8	—	8	1	5	4		119	—	—	
12	3	—	16	4	2	2	—	11	1	1	8		106	—	—	
12	1	—	18	9	1	10	—	9	1	3	5		114	—	—	
9	5	1	7	2	4	2	5	3	1	26	—		191	—	—	
9	5	1	7	2	4	2	5	3	1	26	—		191	—	—	
8	11	1	19	4	2	3	8	7	2	9	1		206	—	—	
8	10	1	18	1	2	7	6	5	2	5	11		219	—	—	
8	8	1	17	10	2	10	9	1	2	8	5		227	—	—	
8	9	1	11	11	2	9	9	7	2	3	—		218	—	—	
8	9	1	16	10	2	7	8	5	2	6	7		217	—	—	
8	11	1	10	11	4	6	10	8	2	5	—		Kohlen 122 Pfd.	u. zum Anheizen 2,54	—	
8	11	—	20	9	2	2	12	3	1	14	1		—	15,25	—	
8	4	—	20	1	2	5	7	6	1	8	4		—	17,8	11	
8	9	—	27	3	3	—	10	2	1	19	2		122	16,5	11	

W i e d e r

der Durchschnittszahlen von den Jahren in welchen die ein

Laufende Nummer.	Bezeichnung der Bahnen und Angabe der Jahre in welchen die Bahn im Betriebe war.	An Transportmittel waren vorhanden: Lokomotive	Personenwagen	Last-, Vieh- 2c. wagen	Anzahl der von den Lokomotiven durchlaufenen Meilen.	Eine Lokomotive legte durchschnittlich zurück	Durchschnittliche Zahl der Wagen in einem Zuge.	Betriebskosten für eine durchlaufene Meile.			Transportkosten für eine durchlaufene Meile.		
		Stück.				Meilen.		Rthlr.	sg.	pf.	Rthlr.	sg.	pf.
	Am Schlusse des J. 1844.												
1.	Kaiser-Ferdinands-Nordb.	46	130	603	92796	2102	—	6	2	2	3	18	2
2.	Wien-Gloggnitz.	34	115	153	71914	2256	—	3	29	—	2	12	6
3.	Berlin-Potsdam.	12	82	22	15210	1268	8,0	5	14	6	3	18	7
4.	Berlin-Anhalt.	25	102	163	62796	3025	11,9	5	12	6	3	14	2
5.	Magdeburg-Leipzig.	20	107	142	57540	3039	—	5	—	10	3	6	9
6.	Magdeburg-Halberstadt.	8	32	47	17235	2154	—	6	7	—	3	24	10
7.	Berlin-Frankfurt.	15	24	63	25736	1715	6,6	5	2	—	3	11	1
8.	Oberschlesische.	12	84	105	24030	2836	10,55	3	27	6	2	14	10
9.	Breslau-Schweidnitz-Freiburg.	8	64	80	20599	2569	—	4	11	8	2	22	2
10.	Berlin-Stettin.	16	64	140	47020	2939	—	3	19	1	2	15	9
11.	Düsseldorf-Elberfeld.	8	44	56	11971	1497	14,5	7	19	1	5	—	1
12.	Rheinische.	14	54	286	29736	2219	—	6	7	7	4	3	9
13.	Bonn-Köln.	6	44	18	—	—	—	3	17	3	2	10	11
14.	Leipzig-Dresden.	24	87	171	54588	2348	—	4	28	10	3	15	8
15.	Sächsisch-Baierische.	10	74	239	15143	1514	12,03	7	17	11	3	21	9
16.	Hamburg-Bergedorf.	4	19	10	7667	1917	3,11	5	13	10	2	14	1
17.	Altona-Kiel.	9	38	88	—	—	4,76	6	4	9	4	11	8
18.	Taunus-Eisenbahn.	12	99	33	18621	1657	—	7	3	2	5	14	5
19.	München-Augsburg.	8	37	31	17929	2233	—	4	25	10	3	11	2
	Durchschnitt	1,31	5,4	11,1	—	2193	8,93	5	12	4	3	13	11
	kommen auf 1 Meile Bahnlänge.												

holung

zelnen Eisenbahnen in ihrer ganzen Länge eröffnet waren.

Kosten der Bewegkraft für eine durchlaufene Meile.													Brennmaterial-Verbrauch für eine durchlaufene Meile.		Oel-Verbrauch für eine durchlaufene Meile.	Bemerkungen.
Lokomotivführer, Putzer, Wasserpumper ic.		Brennmaterial.			Schmier- und Putz-Material.		Reparaturen.		Zusammen.				Coaks.	Holz.		
sg.	pf.	rt.	sg.	pf.	sg.	pf.	sg.	pf.	rt.	sg.	pf.		Pfd.	Kubikfuß.	Loth.	
12	1	1	24	7	3	11	13	5	2	24	—		284	27,39	7	
6	4,5	1	2	0,5	1	7	12	11	1	22	11		—	22,51	—	
11	—	1	6	2	2	8	10	—	1	29	10		362	18,99	—	
8	4	1	9	8	3	2	7	7	1	28	9		288		21,22	
—	—	1	10	1	—	—	12	7	—	—	—		364	—	—	
—	—	1	1	6	—	—	11	11	—	—	—		—	—	—	
6	8,5	—	26	1,2	2	3,3	3	—	1	8	1		—	17,2	16,8	
7	8,8	—	20	9	3	1,2	4	6	1	6	1		—	14,41	17	
7	9	—	23	2	4	8	2	10	1	8	5		230	—	28,29	
6	4	—	20	6	1	7	4	9	1	2	8		222	17,08	12,8	
9	3,5	—	25	10,5	7	5	23	9	2	6	4		200	—	18,9	
13	7	1	10	3	6	4	12	11	2	13	2		274	—	22,83	
7	10	—	20	8	3	9	1	1	1	3	4		142	—	15,36	
7	8	1	13	6	2	11	13	7	2	7	8		221	—	10,2	
11	5	1	11	2	4	7	2	5	1	29	7		188	—	—	
12	1	—	18	9	1	10	—	9	1	3	5		114	—	—	
9	5	1	7	2	4	2	5	3	1	26	—		191	—	—	
8	9	1	16	10	2	7	8	5	2	6	7		217	—	—	
8	9	—	27	3	3	—	10	2	1	19	2		122	16,5	11	
9	1,5	1	3	—	3	6	8	6	1	24	1,5		228	19,15	16,49	

Erläuterungen und Bemerkungen.

Zu Tafel I.

1) Von den Anfangs 1846 dem Verkehre eröffneten 436,88 Meilen deutscher Eisenbahnen, kommen auf Oesterreich 131,75 oder 30,15 Prozent; Preußen 150,16 oder 34,36 Proz.; die Anhaltischen Herzogthümer 8,5 oder 1,94 Proz.; Königreich Sachsen 30,5 oder 7,00 Proz.; die Sächsischen Herzogthümer 3 oder 0,69 Proz.; Baiern 26,73 oder 6,12 Proz; Würtemberg 1,5 oder 0,35 Proz.; Baden 30,75 oder 7,04 Proz.; Großherzogthum Hessen 0,25 oder 0,05 Proz.; Nassau 5,11 oder 1,17 Prozent; Gebiet der freien Stadt Frankfurt 0,5 oder 0,11 Proz.; Braunschweig 15,86 oder 3,63 Proz.; Hannover 9,45 oder 2,17 Proz.; Gebiet der freien Städte Hamburg, Lübeck und Bremen 2 oder 0,46 Proz.; Holstein und Lauenburg 20,82 oder 4,76 Proz.

2) Von den im Bau begriffenen 403,42 Meilen Schienenwegen ferner, auf Oesterreich 69,6 oder 17,25 Proz.; Preußen 148,02 oder 36,69 Proz.; Anhaltische Herzogthümer 2,3 oder 0,57 Proz.; Sachsen 40 oder 9,92 Proz.; Sächsische Herzogthümer 9,5 oder 2,35 Proz.; Baiern 47,1 oder 11,68 Prozent; Würtemberg 2,5 oder 0,62 Proz.; Baden 11,9 oder 2,95 Proz.; Großherzogthum Hessen 7,75 oder 1,92 Proz.; Nassau 0,75 oder 0,19 Prozent; Frankfurt 2 oder 0,49 Proz.; Kurfürstenthum Hessen 21,35 oder 5,29 Proz.; Hannover 20,65 oder 5,12 Proz.; Mecklenburg 13,25 oder 3,29 Proz.; Holstein und Lauenburg 6,75 oder 1,67 Proz.

3) Von den zur Ausführung gesicherten Bahnen von zusammen 474,98 Meilen Länge ist der Antheil von Oesterreich 35 Meilen oder 7,37 Proz.; Preußen 184,73 oder 38,89 Proz.; Sachsen 1,5 oder 0,31 Prozent; Sächsische Herzogthümer 14,5 oder 3,05 Prozent; Baiern 60,5 oder 12,76 Proz.; Würtemberg 54,5 oder 11,47 Proz.; Großherzogthum Hessen 14,75 oder 3,10 Proz.; Nassau 3,5 oder 0,74 Proz.; Frankfurt 1 oder 0,21 Proz.; Kurfürstenthum Hessen 16 oder 3,37 Prozent; Hannover 62,25 oder 13,11

Proz.; Hamburg, Lübeck und Bremen 0,5 oder 0,10 Proz.; Mecklenburg 16,75 oder 3,52 Proz.; Holstein und Lauenburg 9,5 oder 2,00 Proz.

4) Der Antheil an den 375,85 Meilen ernstlich projektirten Eisenbahnen war für Oesterreich 63,75 Meilen oder 16,96 Proz.; Preußen 203,2 oder 54,06 Proz.; Sachsen 2 oder 0,53 Proz.; Sächsische Herzogthümer 4 oder 1,07 Proz.; Baiern 26,5 oder 7,06 Proz.; Würtemberg 11,5 od. 3,06 Proz.; Baden 20,4 oder 5,43 Proz.; Großherzogthum Hessen 3,5 oder 0,93 Proz.; Nassau 8 oder 2,13 Proz.; Kurfürstenthum Hessen 1,25 oder 0,33 Proz.; Braunschweig 1,25 oder 0,33 Proz.; Hannover 14,5 oder 3,86 Prozent; Hamburg, Lübeck und Bremen 1 oder 0,26 Proz.; Mecklenburg 15 oder 3,99 Proz.

5) Die Gesammtlänge der in Tafel I. nachgewiesenen Bahnen ist demnach 1691,13 deutsche Meilen; während sie in Großbritannien und Irland etwa 12200, in Frankreich 1277,93, in Belgien 194, in den Niederlanden 166, in Rußland 581 deutsche Meilen beträgt.

Zerlegt man indeß diese Summen nach den verschiedenen Klassen, so ist das Ergebniß durchaus anders, wie die nachfolgende Berechnung in runden Zahlen zeigt.

Staaten.	a. Gesammtzahl. Meilen.	a. Prozent-Antheil an der End-summe.	b. Die Landesfläche in geogr. □M. verhält sich zur Gesammtlänge der Eisenbahnen aller Klassen wie 1 zu	c. Dem Verkehre eröffnet. Meilen.	c. Prozent-Antheil an der End-summe.
Deutschland	1691	10,49	0,129	437	39,61
Britisches Reich . .	12200	75,73	21,198	422	38,25
Frankreich	1278	7,93	0,133	133	12,06
Belgien	194	1,20	0,362	75	6,81
Niederlande	166	1,04	0,263	20	1,82
Rußland	581	3,61	0,0006	16	1,45
Zusammen . .	16110	100,00	—	1103	100,00

Staaten.	d. Im Bau. Meilen.	d. Prozent-Antheil an der End-summe.	e. Zur Ausführung gesichert. Meilen.	e. Prozent-Antheil an der End-summe.	f. Projekte Meilen.	f. Prozent-Antheil an der End-summe.
Deutschland . .	403	34,27	475	22,77	376	3,20
Britisches Reich	128	10,89	165	55,85	10485	89,28
Frankreich . .	495	42,09	271	12,94	379	3,23
Belgien . . .	16	1,36	57	2,75	46	0,39
Niederlande . .	17	1,44	60	2,89	69	0,58
Rußland . . .	117	9,95	58	2,80	390	3,32
Zusammen	1176	100,00	20,86	100,00	11745	100,00

Hieraus ergiebt sich für die einzelnen Spalten folgende Reihefolge des Fortschritts im Eisenbahnwesen:

a) Britisches Reich, Deutschland, Frankreich, Rußland, Belgien, Niederlande.

b) Britisches Reich, Belgien, Niederlande, Frankreich, Deutschland, Rußland.

c) Deutschland, Britisches Reich, Frankreich, Belgien, Niederlande, Rußland.

d) Frankreich, Deutschland, Britisches Reich, Rußland, Niederlande, Belgien.

e) Britisches Reich, Deutschland, Frankreich, Niederlande, Rußland, Belgien.

f) Britisches Reich, Frankreich, Rußland, Deutschland, Niederlande, Belgien.

6) Von den 1691,13 Meilen Eisenbahnen in Deutschland (mit den außerdeutschen Landestheilen Preußens, dagegen ohne Luxemburg und Limburg) fallen auf die einzelnen Staaten folgende Längen und Prozent-Antheile:

Staaten.	Länge der Bahnen aller 4 Klassen.	Prozent-Antheil an der Gesamtlänge der Eisenbahnen.	Dagegen Prozent-Antheil an der gesammten Bodenfläche.
Kaiserthum Oesterreich	300,1	17,74	28,14
Königreich Preußen	686,11	40,58	39,54
Anhaltische Herzogthümer	10,8	0,64	0,32
Königreich Sachsen	74	4,38	2,11
Sächsische Herzogthümer	31	1,83	1,31
Königreich Baiern	160,83	9,51	10,87
Königreich Würtemberg	70	4,14	2,80
Großherzogthum Baden	63,05	3,73	2,14
Großherzogthum Hessen	26,25	1,55	1,20
Herzogthum Nassau	17,36	1,02	0,64
Gebiet der freien Stadt Frankfurt .	3,5	0,20	0,01
Kurfürstenthum Hessen	38,6	2,28	1,30
Herzogthum Braunschweig	17,11	1,01	0,57
Königreich Hannover	106,85	6,31	5,41
Gebiet der freien Städte Hamburg, Lübeck und Bremen	3,5	0,21	0,13
Großherzogthümer Mecklenburg . .	45,0	2,68	2,16
Herzogthum Holstein und Lauenburg	37,07	2,19	1,35
Zusammen . .	1691,13	100,00	100,00

7) Das zum Bau und zur Einrichtung aller in Tafel I. verzeichneten Eisenbahnen bereits verwendete oder noch erforderliche Kapital ist 558,293080

Thaler Kourant, wovon bis Ende Dezember 1845 bereits eingezahlt waren 198,681738 Thaler oder 35,59 Prozent, welche auf etwa 8 Jahre sich vertheilen; während binnen der nächsten 5 Jahre noch etwa 359,099330 Thaler oder 64,41 Prozent aufzubringen sind.

8) Die Antheile der einzelnen deutschen Staaten an den obigen beiden Hauptsummen sind in Prozenten ausgedrückt Folgende:

Staaten.	Bereits gezahlt.	Noch zu zahlen.
Oesterreich	27,33	13,79
Preußen	32,42	38,83
Anhaltische Herzogthümer . .	1,13	0,08
Sachsen	8,30	4,67
Sächsische Herzogthümer . .	1,69	2,59
Baiern	5,62	15,30
Würtemberg	0,89	8,74
Baden	7,28	2,17
Großherzogthum Hessen . .	1,08	2,21
Nassau	0,88	1,22
Frankfurt	0,72	0,33
Kurfürstenthum Hessen . . .	4,80	1,64
Braunschweig	1,51	0,10
Hannover	2,10	5,77
Hamburg, Lübeck und Bremen	0,38	0,22
Mecklenburg	1,38	1,79
Holstein und Lauenburg . .	2,49	0,55
Zusammen . .	100	100

Zu Tafel II.

1) Acht und dreißig ganz oder theilweise dem Verkehre eröffnete Eisenbahnen Deutschlands haben eine Gesammtlänge von 436,88 Meilen und haben 133,092250 Thaler gekostet. Davon

	Meilen und	Thaler
Staats-Eisenbahnen . . .	129,16	44,151760
Privat-Eisenbahnen . . .	307,72	88,940490
oder Prozente . . .	29,56	33,17
	70,44	66,83

2) Die größten auf diesen Bahnen vorkommenden Steigungs-Verhältnisse sind:

1 zu 15 Linz-Budweis-Gmunden, Pferde-Betr.
1 „ 30 Düsseldorf-Elberfeld, Seilzug.

1 zu 38 Rheinische Eisenbahn, Seilzug.
1 : 45 Braunschweig-Harzburg, Dampfwagen.
1 : 48 Prag-Lahna, Pferde-Betr.
1 : 55 Sächsisch-Schlesische, Dampfwagen.
1 : 100 Wien-Gloggnitz, Dampfwagen.
1 : 100 Badensche Eisenbahn, Dampfwagen.

3) Als kleinster Krümmungs-Halbmesser, außer in oder unmittelbar vor den Bahnhöfen (auf Preuß. Fuß reduzirt), kommen vor:

120 Linz-Budweis-Gmünd.
900 Olmütz-Prag.
900 Wien-Triest.
1150 Sächsisch-Schlesische.
1800 Lehrte-Celle.
1800 Kaiser-Ferdinands-Nordbahn.
1800 Düsseldorf-Elberfeld.
2000 Ludwigs-Süd-Nord-Bahn.
2000 Würtembergische Ostbahn.

4) Nach ihrem Alter treten die Bahnen in folgende Ordnung:

Bezeichnung der Bahnen.	Zeit des Beginnes der Bau-Arbeiten.	Zeit des ersten theilweisen oder vollständigen Betriebes.
Kohlen-Eisenbahnen	. . . .	Schon vor 1826.
Budweis-Linz	Sommer 1828.	21. März 1830.
Prag-Lahna	Herbst 1825.	1. August 1832.
Nürnberg-Fürth	Anfang Mai 1835.	7. Dezember 1835.
Linz-Gmunden	Frühjahr 1834.	23. März 1836.
Leipzig-Dresden	März 1836.	24. April 1837.
Kaiser-Ferdinands-Nordbahn .	Sommer 1836.	6. Januar 1838.
Berlin-Potsdam	Frühjahr 1836.	30. Oktober 1838.
Braunschweig-Harzburg . . .	22. August 1837.	30. November 1838.
Magdeburg-Leipzig	Frühjahr 1838.	30. Juni 1839.
Rheinische Bahn	Im Jahre 1838.	2. August 1839.
München-Augsburg	9. Februar 1838.	1. September 1839.
Taunus-Eisenbahn	Herbst 1838.	11. September 1839.
Berlin-Anhalt	Frühjahr 1839.	1. September 1840.
Badische Staatsbahn	September 1838.	11. September 1840.
Wien-Gloggnitz	August 1839.	29. Mai 1841.
Düsseldorf-Elberfeld	September 1837.	3. September 1841.
Hamburg-Bergedorf	Juni 1840.	16. Mai 1842.
Oberschlesische Bahn	Frühjahr 1841.	22. Mai 1842.
Berlin-Stettin	Frühjahr 1841.	30. Juni 1842.
Sächsisch-Baierische	1. Juli 1841.	19. September 1842.
Berlin-Frankfurt a. d. O. . .	1. Juli 1841.	23. Oktober 1842.
Magdeburg-Halberstadt . . .	21. März 1842.	15. Juli 1843.
Braunschweig-Oschersleben . .	Frühjahr 1842.	15. Juli 1843.

Bezeichnung der Bahnen.	Zeit des Beginnes der Bau-Arbeiten.	Zeit des ersten theilweisen oder vollständigen Betriebes.
Hannover-Braunschweig . . .	15. Juli 1842.	22. Oktober 1843.
Breslau-Freiburg	Ende Mai 1842.	29. Oktober 1843.
Bonn-Köln	Frühjahr 1843.	15. Februar 1844.
Ludwigs-Süd-Nord-Bahn . .	Sommer 1843.	25. August 1844.
Altona-Kiel	8. März 1843.	9. September 1844.
Niederschlesisch-Märkische . . .	28. August 1843.	18. Oktober 1844.
Wien-Triest (Mürzzuschlag-Gratz)	September 1842.	23. Oktober 1844.
Glückstadt-Elmshorn	August 1844.	19. Juli 1845.
Olmütz-Prag	September 1842.	1. September 1845.
Rendsburg-Neumünster . . .	15. April 1845.	18. September 1845.
Würtembergische Ostbahn (Cannstadt-Eßlingen)	Juni 1844.	20. November 1845.
Lehrte-Celle.	April 1844.	15. Oktober 1845.
Sächsisch-Schlesische.	10. Juni 1844.	17. November 1845.
Köln-Minden.	1. Juli 1844.	15. Dezember 1845.
Wilhelmsbahn.	24. April 1844.	1. Januar 1846.

5) Der große Durchschnitt der Kosten jeder deutschen Meile Länge der befahrenen Eisenbahnen ist 304091 Thlr.; die bedeutendsten Abweichungen aber sind (ohne Berücksichtigung der Pferdebahnen):

86666 Rendsburg-Neumünster.
141667 Braunschweig-Harzburg.
141900 Nürnberg-Fürth.
171420 Wilhelms-Bahn.
171540 Braunschweig-Hannover.
200000 Glückstadt-Elmshorn.
201890 Magdeburg-Halberstadt.
204740 Oberschlesische Eisenbahn.
219650 Altona-Kiel.
220690 Braunschweig-Oschersleben.
225000 Berlin-Stettin.

Und andererseits:

819000 Rheinische Eisenbahn.
700000 Wien-Gloggnitz.
576080 Düsseldorf-Elberfeld.
550000 Sächsisch-Baierische.
535500 Würtembergische Ostbahn.

Vergleichsweise ist der große Durchschnitt der Kosten einer deutschen Meile in Thlr. Kour. für die bis jetzt vollendeten Bahnen, in

England: 1,133235,
Frankreich: 601968.

Zu Tafel III.

1) Acht und dreißig im Bau begriffene Schienenwege, von 403,42 Meilen Gesammtlänge, haben 141,516750 Thlr. Kour. gekostet, wovon

Staatsbahnen . .	137,25	55,593810
Privatbahnen . .	266,17	85,922940
oder Prozente . .	34,02	39,28
	65,98	60,72

2) Die größten auf diesen Bahnen oder Bahntheilen vorkommenden Steigungen sind:

1 zu 30 Steele-Vohwinkel, Seilzug.
1 = 40 Ludwigs-Süd-Nordbahn.
1 = 80 Chemnitz-Riesa.
1 = 90 Löbau-Zittau.
1 = 100 Bergisch-Märkische.
1 = 100 Sächsisch-Baierische.
1 = 100 Friedrich-Wilhelms-Nordbahn.

3) Die kleinsten vorkommenden Krümmungs-Halbmesser sind in Preuß. Fuß:

600 Wien-Triest,
900 Brünn-Prag,
900 Prag-Dresden,
1000 Chemnitz-Riesa,
1000 Sächsisch-Baierische,
1000 Ludwigs-Süd-Nordbahn,
1000 Pfälzische Ludwigs-Bahn,
1200 Steele-Vohwinkel,
1200 Sächsisch-Schlesische Eisenbahn,
1200 Sächsisch-Böhmische Eisenbahn.

4) Nach der Zeit des Bau-Anfangs sind die in diese Klasse gehörigen Bahnen wie folgt zu ordnen:

Bezeichnung der Eisenbahn.	In Angriff genommen.	Wahrscheinlich eröffnet auf ganzer Länge.
Niederschlesisch-Märkische. (Frankfurt-Bunzlau, Kohlfurt-Görlitz	Frühjahr 1843.	Mitte des Jahres 1846.
Ludwigs-Süd-Nordbahn . . .	Sommer 1843.	Ende des Jahres 1847.
Stettin-Stargard	Herbst 1843.	Erste Hälfte d. J. 1846.
Brünner Flügelbahn	Oktober 1843.	Im Jahre 1847.
Main-Neckarbahn	November 1843.	Mitte d. J. 1846.
Wien-Triest (von Gratz ab bis Laibach)	Frühjahr 1844.	Im Jahre 1847.
Kaiser-Ferdinands-Nordbahn. (Leipnik-Oderberg)	Desgleichen.	Mitte des Jahres 1846.

Bezeichnung der Eisenbahn.	In Angriff genommen.	Wahrscheinlich eröffnet auf ganzer Länge.
Wilhelmsbahn (Ratibor-Oderberg)	Frühjahr 1844.	Mitte des Jahres 1846.
Badische Staatsbahn	Desgl.	Ende des Jahres 1846.
Hildesheim-Lehrte }	April 1844.	Im Jahre 1846.
Celle-Harburg		„ „ 1847.
Berlin-Hamburg . . . : . .	6. Mai 1844.	„ „ 1847.
Würtembergische Westbahn } . .	Juni 1844.	„ „ 1846.
„ Ostbahn		
Sächsisch-Schlesische	10. Juni 1844.	„ „ 1847.
Köln-Minden	1. Juli 1844.	„ „ 1847.
Niederschlesische Zweigbahn . .	August 1844.	Mitte des Jahres 1846.
Prinz-Wilhelmsbahn	Sommer 1844.	Im Jahre 1847.
Bergisch-Märkische	Ende Sommer 1844.	Desgl.
Thüringische	Herbst 1844.	Desgl.
Potsdam-Magdeburg	Desgl.	Ende des Jahres 1846.
Kottbusser Pferdebahn	Desgl.	Im Jahre 1847.
Sächsisch-Baierische	Desgl.	Ende des Jahres 1847.
Pfälzische Ludwigsbahn . . .	Desgl.	Desgl.
Zweigbahnen der Wien-Gloggnitz Eisenbahn	Frühjahr 1845.	Im Jahre 1847.
Oberschlesische (Königshütte-Slupna)	Desgl.	„ „ 1846.
Löbau-Zittau	Desgl.	„ „ 1847.
Chemnitz-Riesa	Desgl.	„ „ 1847.
Köthen-Bernburg	Desgl.	„ „ 1846.
Prag-Dresden	Ende Juni 1845.	„ „ 1847.
Friedrich-Wilhelms-Nordbahn .	1. Juli 1845.	„ „ 1848.
Frankfurt-Offenbach	Sommer 1845.	„ „ 1846.
Hagenow-Schwerin	Desgl.	„ „ 1847.
Sächsisch-Böhmische	Desgl.	„ „ 1847.
Brieg-Neisse	Herbst 1845.	„ „ 1847.
Höchst-Soden	Desgl.	„ „ 1846.
Frankfurt-Hanau	Desgl.	„ „ 1847.
Aachen-Mastricht	Dezember 1845.	„ „ 1848.

5) Die Durchschnittskosten der in diese Klasse gehörigen Bahnen sind 350817 Thlr., also 46726 Thlr. mehr als der große Durchschnitt für die bereits vollendeten Schienenwege, und dennoch scheinen die Ueberschreitungen der Anschlagsumme, welche bei einigen Eisenbahnen (z. B. der Niederschlesisch-Märkischen, Berlin-Hamburg Bahn) bereits bekannt geworden sind, die Besorgniß zu rechtfertigen, daß auch obige Summe noch sich erhöhen werde. Die bedeutendsten Abweichungen von jener Mittelzahl sind:

60120 Höchst-Soden,
157900 Niederschlesische Zweigbahn,
165120 Frankfurt-Hanau,

171420 Wilhelms-Bahn,
173913 Köthen-Bernburg,
186670 Hagenow-Schwerin,
200000 Brieg-Neisse,
220000 Stettin-Stargard,
222222 Berlin-Hamburg,
233610 Celle-Harburg,
238400 Hildesheim-Lehrte,
245000 Kaiser-Ferdinands-Nordbahn;

und auf der andern Seite:

600000 Sächsisch-Böhmische Bahn,
550000 Sächsisch-Baierische Bahn,
535500 Würtembergische Ostbahn,
530990 Würtembergische Westbahn,
519300 Brünn-Prag,
500000 Wien-Triest,
500000 Bergisch-Märkische Bahn.

Die im Bau begriffenen Schienenwege Englands sind zu 659002, Frankreichs zu 679764 Thlr. Kour. die deutsche Meile durchschnittlich veranschlagt.

Zu Tafel IV.

1) Die Zahl der zur Ausführung gesicherten Eisenbahnen Deutschlands ist 37; sie sind zusammengenommen 474,98 Meilen lang und zu etwa 174,449280 Thlr. Kour. Anlagekapital veranschlagt. Davon fallen auf

Staatseisenbahnen . . . 157 Meilen 72,548180 Thlr.,
Privateisenbahnen . . . 317,98 Meilen 101,901100 Thlr.

Sollte die Ostfriesische und Osnabrücksche Bahn, wie es den Anschein hat, so wie die Eisenbahn nach Königsberg auf Staatskosten gebaut werden, so ändert das die ersten Summen um 122,75 Meilen und 39,888490 Thlr., welche von der zweiten Reihe hinzukommen.

2) Im Allgemeinen sind die Angaben über die Steigungs- und Krümmungs-Verhältnisse dieser Klasse zu wenig genau, um als Maaßstab zu Vergleichungen dienen zu können; jedoch kann hervorgehoben werden, daß nachbezeichnete bedeutende Steigungen in den betreffenden Linien vorkommen werden.

1 zu $37\frac{1}{2}$ Aachen-Gladbach-Neuß,
1 „ 45 Würtembergische Ostbahn.

Da bis jetzt nicht beschlossen scheint auf diesen Strecken stehende Maschinen anzubringen, so dürfte die Zahl der geneigten Ebenen mit Seilzug in Deutschland sich auf Folgende beschränken:

der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn bei Erkrath (1 : 30),
der Rheinischen Eisenbahn hinter Aachen (1 : 38),
der Prinz-Wilhelmsbahn bei Neviges (1 : 30),

der Altona-Kieler Eisenbahn zwischen dem Elbquai und dem Altonaer Bahnhofe (1 : 6½).

3) Die (allerdings nur annähernd zu bestimmenden) Durchschnittskosten einer Meile Bahnlänge dieser Klasse sind 369880 Thlr., welches eine Vermehrung von 65789 Thlr. gegen die Klasse der fertigen, und von 19063 Thlr. gegen die Klasse der im Bau begriffenen Eisenbahnen zeigt.

Die Durchschnittszahl für diese Klasse der englischen Eisenbahnen (der vom Parlamente im Jahre 1845 gestatteten) ist 258705 Thlr., eine so geringe Summe, daß wir einen Irrthum vermuthen; für die französischen Schienenwege ergiebt sich eine Mittelzahl von 580111 Thlr.

4) Von den in Tafel IV. verzeichneten Bahnen werden folgende höchst wahrscheinlich noch im Laufe des Jahres 1846 in Angriff genommen oder sind es bereits seit dem 1. Januar d. J.:

(Wien-Triest) Laibach-Triest und Mürzzuschlag-Gloggnitz;
Gänserndorf-Marchegg (Flügelbahn der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn);
Magdeburg-Wittenberge;
Jüterbogk-Riesa;
Stargard-Posen;
Berlin-Königsberg;
Zweigbahnen der Köln-Mindener Eisenbahn;
Köln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn incl. Hamm-Lippstadt;
Hamm-Münster;
Unterrheinische;
Ruhrort-Krefeld, Kreis Gladbach;
Aachen-Gladbach-Neuß;
Saarbrücken-Bexbach;
Ludwigs-Westbahn;
Augsburg-Lindau;
Mainz-Frankenthal und Frankenthal-Ludwigshafen;
Speyer-Lauterburg;
Zweibrücken-Homburg;
Würtembergische Staatseisenbahnen;
Main-Weserbahn;
Bieberich-Rüdesheim;
Hannover-Bremen;
Hannover-Minden;
Hagenow-Schwerin-Rostock;
Güstrow-Bützow;
Schwerin-Wismar.

Zu Tafel V.

Die Klassifikation der Eisenbahn-Projekte ist lediglich Ergebniß persönlicher Ansicht. Sie sind zwar, den bestehenden Verhältnissen nach, zum Theil als nothwendig zu betrachten, wohin z. B. die Linien: Wien-Baiern,

Lissa (Posen)-Breslau, Münster-Unterems, Bonn-Koblenz-Mainz, Bingen-Saarbrück, München-Salzburg, Offenburg-Konstanz, Durlach-Pforzheim, Hildesheim-Kassel, gehören; auch leidet keinen Zweifel, daß diese sehr bald in die Klasse der gesicherten Bahnen versetzt werden können. Allein für den Augenblick ist noch kein Aktenstück veröffentlicht, welches ihre Anlage und Richtung außer Zweifel stellt.

Die Zahl der übrigen Bahnen hätte leicht noch vermehrt werden können, denn es giebt noch manche Projekte auf dem Papiere, welche die Tafel V. nicht enthält; wir haben uns aber auf diejenigen Projekte beschränken müssen, über welche nähere Nachrichten vorlagen.

1) Von der Gesammtzahl der Eisenbahnen in Tafel V. werden wahrscheinlich:

73 Meilen oder 19,47 Prozent auf Staats- und
302,85 " " 80,53 " " Privatkosten

angelegt. Zur Ausführung der ersteren dürften etwa 27,500000 Thaler oder 25,18 Prozent, der letzteren 81,734800 Thaler oder 74,82 Prozent der Gesammtsumme erforderlich sein.

2) Die Durchschnittskosten einer Meile dieser Projekte würden demnach 290634 Thaler sein, eine Summe, welche (nach den für die andern Klassen gemachten Berechnungen) um so mehr wahrscheinlich zu klein ist, weil auch in Tafel V. sehr schwierige Bahnlinien vorkommen.

Nach den Prospekten über die englischen Projekte würde die Durchschnittsmeile gar nur 265926 Thaler kosten, was kaum glaublich ist; für die französischen Projekte ist die entsprechende Zahl 590261 Thaler.

In Tabelle VI.

ist eine Haupt-Zusammenstellung der bis dahin gewonnenen Resultate gemacht, woraus noch Nachstehendes zur Vergleichung der Durchschnittskosten der Staats- und Privat-Eisenbahnen hervorgehoben wird.

Durchschnittskosten einer deutschen Meile Länge in Rthl. Kour.

	der Staats-Eisenbahnen.	der Privat-Eisenbahnen.	beider Arten zusammengenommen.
Vollendet.	341837	288122	304091
Im Bau	405050	315674	350817
Gesichert	462090	322812	362320
Projekte	376712	269885	290634
Zusammen . .	424773	298070	332346

Aus derselben Tafel ergiebt sich auch das für alle vier Klassen von Bahnen bereits verwendete oder noch erforderliche Kapital zu 558,293080 Rthlr.

Kour., wovon auf jeden Bewohner der betreffenden Staaten eine Durchschnittsquote von etwa 12,49 Rthlr. fällt.

In Großbritanien und Irland hingegen sind bereits verausgabt oder noch zu verausgaben, für

a) Vollendete Bahnen . . . . (70,327264 Lst.)	478,225000	Rthlr.
b) Im Bau begriffene Bahnen . . . . (12,405000 Lst.)	84,354000	"
c) Gesicherte Bahnen, d. h. im Jahre 1845 vom Parlamente gestattet	301,391198	"
d) Projekte, d. h. für welche bis zum 6. Febr. 1846 die gesetzliche Deposition bewirkt war . . . . (114,920000 Lst.)	781,456000	"
Zusammen . .	1645,426198	Rthlr.

oder auf den Kopf der Bevölkerung 58,97 Rthlr.

Für Frankreich läßt sich folgende ähnliche Berechnung annähernd machen.

a) Vollendete Bahnen	80,061868	Rthlr.
b) Im Bau begriffen und von den Kammern genehmigt	336,639800	"
c) Gesichert, d. h. von der Regierung gebilligt	157,152000	"
d) Projekte	223,591000	"
Zusammen . .	797,444668	Rthlr.

oder auf den Kopf der Bevölkerung 23,07 Rthlr.

Geschichtstafel der im Betriebe befindlichen deutschen Eisenbahnen.

Eröffnet.			Bezeichnung der Bahnstrecken.	Namen der Hauptbahnen.	Landesgebiet.	Länge d. Bahnstrecken i. d. Ml.
Jahr.	Monat.	Tag.				
Schon vor 1826.	—	—	Kohleneisenbahnen.	Kohleneisenbahnen an der Ruhr u. Saar.	Preußen.	7,02
1830.	März	21	Prag-Lahna.	Prag-Lahna.	Oesterreich.	7,5
1832.	August	1	Budweis-Linz.	Budweis-Linz.	Oesterreich.	17,0
1835.	Dez.	7	Nürnberg-Fürth.	Nürnberg-Fürth.	Baiern.	0,88
1836.	März	23	Linz-Gmunden.	Linz-Gmunden.	Oesterreich.	9,0
1837.	April	24	Leipzig-Althen.	Leipzig-Dresden.	Sachsen.	1,0
1838.	Jan.	6	Wien-Wagram.	Kaiser-Ferdinands-Nordbahn.	Oesterreich.	2,50
-	April	16	Wagram-Gänserndorf.	Desgl.	Oesterreich.	1,50
-	Okt	30	Berlin-Potsdam.	Berlin-Potsdam.	Preußen.	3,5
-	Nov.	30	Braunschweig-Wolfenbüttel.	Braunschweigsche Staatsbahnen.	Braunschweig.	1,5
				Bis Ende des Jahres 1838 waren eröffnet . . .		51,40
1839.	April	7	Althen-Dresden.	Leipzig-Dresden.	Sachsen.	14,5
-	Mai	9	Gänserndorf-Dürnkrut.	Kaiser-Ferdinands-Nordbahn.	Oesterreich.	3,0
-	Juni	6	Dürnkrut-Lundenburg.	Desgl.	Oesterreich.	4,0
-	Juni	30	Magdeburg-Schönebeck.	Magdeburg-Leipzig.	Preußen.	2,0
-	Juli	7	Lundenburg-Brünn.	Kais.-Ferd.-Nordb.	Oesterreich.	9,0
-	August	2	Köln-Müngersdorf.	Rheinische.	Preußen.	0,97
-	Sept.	8	Schönebeck bis zur Saale.	Magdeburg-Leipzig.	Preußen.	1,75
-	Sept.	11	Frankfurt a. M.-Hattersheim.	Taunusbahn.	Frankfurt u. Nassau.	2,01
				Bis Ende des Jahres 1839 waren eröffnet . . .		88,63
1840.	März	10	Castel-Wiesbaden.	Taunusbahn.	Großherzogth. Hessen und Nassau.	1,15
-	April	13	Hattersheim-Castel.	Desgl.	Desgl.	2,0
-	Juni	19	Von der Saale bis Cöthen.	Magdeburg-Leipzig.	Preußen u. Cöthen.	3,0
-	Juli	22	Cöthen-Halle.	Desgl.	Desgl.	4,75
-	August	3	Bieberischer Zweigbahn.	Taunusbahn.	Nassau.	0,20
-	August	18	Halle-Leipzig.	Magdeburg-Leipzig.	Preußen u. Sachsen.	4,25
-	Sept.	1	Cöthen-Dessau.	Berlin-Anhalt.	Anhalt. Länder.	3,01
-	Sept.	11	Mannheim-Heidelberg.	Badische Staatsb.	Baden.	2,44
-	Okt.	4	München-Augsburg.	München-Augsburg	Baiern.	8,1
				Bis zum Schlusse des Jahres 1840 waren eröffnet		117,53

Eröffnet.			Bezeichnung der Bahnstrecken.	Namen der Hauptbahnen.	Landesgebiet.	Länge d. Bahnstrecken i. d. Ml.
Jahr.	Monat.	Tag.				
1841.	Mai	1	Lundenburg-Hradisch.	Kaiser-Ferdinands-Nordbahn.	Oesterreich.	8,0
-	Mai	29	Wien-Baden.	Wien-Gloggnitz.	Desgl.	3,48
-	Juni	20	Baden-Wien. Neustadt.	Desgl.	Desgl.	3,0
-	Juli	1	Berlin-Jüterbogk.	Berlin-Anhalt.	Preußen.	8,65
-	Juli	26	Floridsdorf-Stockerau.	Kaiser-Ferdinands-Nordbahn.	Oesterreich.	3,0
-	Juli	31	Aachen-Düren.	Rheinische.	Preußen.	4,15
-	August	18	Dessau-Koswig.	Berlin-Anhalt.	Anhalt.	2,50
-	August	28	Koswig-Wittenberg.	Desgl.	Anhalt und Preußen.	1,52
-	Sept.	1	Hradisch-Prerau.	Kais.-Ferd.-Nordb.	Oesterreich.	6,0
-	Sept.	3	Düsseldorf-Elberfeld	Düsseldorf-Elberfeld.	Preußen.	3,52
-	Sept.	6	Müngersdorf-Düren.	Rheinische.	Preußen.	4,37
-	Sept.	10	Jüterbogk-Wittenberg.	Berlin-Anhalt.	Desgl.	4,57
-	Okt.	17	Prerau-Olmütz.	Kais.-Ferd.-Nordb.	Oesterreich.	3,0
-	Okt.	24	Wien-Neustadt-Neunkirchen.	Wien-Gloggnitz.	Desgl.	1,92
-	Okt.	31	Wolfenbüttel-Harzburg.	Braunschweigsche Staatsbahnen.	Braunschweig.	4,6
			Bis zum Schlusse des Jahres 1841 waren eröffnet . .			179,81
1842.	Mai	5	Neunkirchen-Gloggnitz.	Wien-Gloggnitz.	Oesterreich.	1,6
-	Mai	16	Hamburg-Bergedorf.	Hamburg-Bergedorf.	Hamburg u. Lübeck.	2,0
-	Mai	22	Breslau-Ohlau.	Oberschlesische.	Preußen.	3,25
-	Juni	30	Berlin-Neustadt-Ebersw.	Berlin-Stettin.	Desgl.	6,0
-	August	3	Ohlau-Brieg.	Oberschlesische.	Desgl.	2,25
-	August	15	Prerau-Leipnik.	Kais.-Ferd.-Nordb.	Oesterreich.	2,0
-	Sept.	19	Leipzig-Altenburg.	Sächsisch-Baierische.	Königreich Sachsen und Altenburg.	5,3
-	Okt.	23	Berlin-Frankf. a. O.	Berlin-Frankfurt.	Preußen.	10,75
-	Nov.	15	Neustadt-Ebersw. Angermünde.	Berlin-Stettin.	Desgl.	3,0
			Bis zum Schlusse des Jahres 1842 waren eröffnet . .			215,96
1843.	April	10	Heidelberg-Carlsruhe.	Badische Staatsbahn.	Baden.	7,3
-	Mai	28	Brieg-Oppeln.	Oberschlesische.	Preußen.	5,25
-	Juli	15	Magdeburg-Halberstadt.	Magdeburg-Halberstadt.	Desgl.	7,8
-	Juli	15	Wolfenbüttel-Oschersleben.	Braunschweigsche Staatsbahnen.	Braunschweig.	7,25
-	August	15	Angermünde-Stettin.	Berlin-Stettin.	Preußen.	8,8
-	Okt.	15	Aachen-Herbesthal.	Rheinische.	Desgl.	2,11
-	Okt.	22	Hannover-Lehrte.	Hannover-Braunschweig.	Hannover.	2,25
-	Okt.	29	Breslau-Freiburg.	Breslau-Schweidnitz-Freiburg.	Preußen.	7,62
-	Dez.	3	Lehrte-Peine.	Hannover-Braunschweig.	Hannover.	2,50
			Bis zum Schlusse des Jahres 1844 waren eröffnet . .			266,84

Eröffnet.			Bezeichnung der Bahnstrecken.	Namen der Hauptbahnen.	Landesgebiet.	Länge d. Bahnstrecken i. d. Ml.
Jahr.	Monat.	Tag.				
1844.	Febr.	15	Bonn-Köln.	Bonn-Köln.	Preußen.	3,9
-	März	15	Altenburg-Crimmitzschau.	Sächsisch-Baierische.	Altenburg u. Sachsen.	3,7
-	Mai	1	Carlsruhe-Rastatt.	Badische Staatsb.	Baden.	3,24
-	Mai	6	Rastatt-Oos.	Desgl.	Desgl.	1,22
-	Mai	19	Peine-Braunschweig.	Hannover-Braunschweig.	Hannover und Braunschweig.	3,41
-	Juni	1	Oos-Offenburg.	Badische Staatsb.	Baden.	5,36
-	Juni	1	Appenweier-Kehl.	Desgl.	Desgl.	1,66
-	Juli	21	Königszelt-Schweidnitz.	Breslau-Schweidnitz-Freiburg.	Preußen.	1,0
-	August	25	Nürnberg-Bamberg.	Ludwigs-Süd-Nordbahn.	Baiern.	8,0
-	Sept.	9	Altona-Kiel.	Altona-Kiel.	Holstein.	14,07
-	Okt.	18	Breslau-Liegnitz.	Niederschlesisch-Märkische.	Preußen.	8,5
-	Okt.	23	Mürzzuschlag-Gratz.	Wien-Triest.	Oesterreich.	12,5
-	Nov.	20	Augsburg-Donauwörth.	Ludwigs-Süd-Nordbahn.	Baiern.	5,5
			Bis zum Schlusse des Jahres 1844 waren eröffnet . .			338,90
1845.	Juli	19	Glückstadt-Elmshorn.	Glückstadt-Elmshorn.	Holstein.	2,25
-	Juli	25	Oos-Baden.	Badische Staatsb.	Baden.	0,6
-	Juli	31	Offenburg-Freiburg.	Desgl.	Desgl.	8,85
-	Sept.	1	Olmütz-Prag.	Olmütz-Prag.	Oesterreich.	33,25
-	Sept.	6	Crimmitzschau-Werdau-Zwickau.	Sächsisch-Baierische.	Sachsen.	2,5
-	Sept.	18	Rendsburg-Neumünster.	Rendsburg-Neumünster.	Holstein.	4,5
-	Sept.	28	Mödling-Laxenburg.	Wien-Gloggnitzer-Zweigbahn.	Oesterreich.	0,5
-	Okt.	1	Liegnitz-Bunzlau.	Niederschlesisch-Märkische.	Preußen.	5,9
-	Okt.	14	Lehrte-Celle.	Hannoversche Staatsbahn.	Hannover.	3,8
-	Okt.	31	Oppeln-Königshütte.	Oberschlesische.	Preußen.	13,08
-	Nov.	17	Dresden-Radeberg.	Sächsisch-Schlesische.	Sachsen.	2,25
-	Nov.	20	Cannstatt-Eßlingen.	Würtemb. Ostbahn.	Würtemberg.	1,5
-	Dez.	15	Deutz-Düsseldorf.	Köln-Minden.	Preußen.	5,0
-	Dez.	21	Radeberg-Bischofswerda.	Sächsisch-Schlesische.	Sachsen.	2,75
			Bis zum Schlusse des Jahres 1845 waren eröffnet . .			425,63
1846.	Jan.	1	Cosel-Ratibor.	Wilhelmsbahn.	Preußen.	4,0
-	Febr.	5	Düsseldorf-Duisburg.	Köln-Minden.	Desgl.	3,0
-	Febr.	15	Bamberg-Lichtenfels.	Ludwigs-Süd-Nordbahn.	Baiern.	4,25
-	Mai	1	Stettin-Stargard.	Berlin-Stettin.	Preußen.	5

Eröffnet.			Bezeichnung der Bahnstrecken.	Namen der Hauptbahnen.	Landesgebiet.	Länge d. Bahnstrecken i. d. Ml.
Jahr.	Monat.	Tag.				
1846.	Mai	28	Augsburg-Oberhausen.	Ludwigs-Süd-Nordbahn.	Baiern.	0,25
-	Juni	1	Halle-Weißenfels.	Thüringische.	Preußen.	4,25
-	Juni	1	Werdau-Reichenbach.	Sächsisch-Baierische.	Sachsen.	2,4
-	Juni	1	Gratz-Cilli.	Wien-Triest.	Oesterreich.	17,5
				Bis 1. Juni 1846 waren eröffnet . .		466,28

Es wurden mithin in den einzelnen Jahren folgende Eisenbahnlängen vollendet und dem Verkehre übergeben:

Jahr	Länge in deutsch. Meil.
Vor 1826	7,02
1830	7,5
1832	17,0
1835	0,88
1836	9,0
1837	1,0
1838	9,0
1839	37,23
1840	28,90
1841	62,28
1842	36,15
1843	50,88
1844	72,06
1845	86,73
Vom 1. Januar bis 1. Juni 1846 . . .	40,65
Zusammen . .	466,28 deutsche Meilen.

Die Tafeln VII. und VIII.

beschäftigen sich mit der vergleichenden Statistik des Baus der deutschen Eisenbahnen und geben zu folgenden Bemerkungen Veranlassung.

1) Fast sämmtliche mit Dampfkraft zu befahrende Eisenbahnen Deutschlands haben eine so breite Unterlage erhalten, daß für zwei Geleise Raum ist, also 24 bis 28 Fuß Breite. Bei einigen Bahnen ist nur das Terrain dazu angekauft, bei Andern ist der Fahrdamm in doppelter Breite schon hergestellt, oder nur die Einschnitte und Aufträge haben diese Breite erhalten, oder nur die Brücken, Tunnel, Viadukte sind dazu eingerichtet. Doppelgeleise sind auf nachbezeichneten Bahnen ganz oder theilweise gelegt:

Wien-Gloggnitz auf der $6\frac{1}{4}$ Meilen langen Bahnstrecke von Wien bis Neustadt.

Kaiser-Ferdinands-Nordbahn auf der 4 Meilen langen Bahnstrecke von Wien bis Gänserndorf.

Berlin-Potsdam wird auf ganzer Länge gelegt.

Berlin-Anhalt zwischen Großbeeren und Ludwigsfelde, so wie zwischen Wittenberg und Koswig, im Ganzen 4734 lfd. Ruthen.
Magdeburg-Leipzig auf ganzer Länge.
Oberschlesische auf der 5½ Meilen langen Bahnstrecke zwischen Oppeln und Kosel.
Rheinische auf ganzer Länge im Bau.
Leipzig-Dresden auf ganzer Länge.

2) Die Weite des Fahrgeleises innerhalb der Schienen ist:

4 Fuß 5,93 Zoll englisch auf den österreichischen Bahnen mit Dampfbeförderung,

4 Fuß 8,5 Zoll englisch auf sämmtlichen preußischen, sächsischen, bayerischen, würtembergischen, hessischen, hannoverschen, braunschweigischen, holsteinischen u. s. w. Bahnen,

5 Fuß 2,93 Zoll engl. auf der badenschen Staatsbahn.

Es giebt mithin in Deutschland überhaupt nur 3 verschiedene Spurweiten und der nämliche Pack- und Güterwagen wird demnächst von Bremen nach München und von Königsberg nach Frankfurt a. M. gehen können.

3) Die Preise des Grund und Bodens sind begreiflich schon auf den verschiedenen Strecken derselben Eisenbahn nach Lage und Güte sehr abweichend; ungleich mehr aber bei verschiedenen Bahnen. Leider enthalten nur wenige Berichte Notizen, aus denen dieses nicht unwichtige Verhältniß darzustellen wäre und wir müssen daher auf einige Beispiele uns beschränken.

Der allgemeine Durchschnittspreis für den preußischen Morgen Eisenbahn-Terrain ist gewesen:

Badische Staatsbahn 542 Rthlr.,
Hamburg-Bergedorf 510 Rthlr.,
Sächsisch-Baierische in Altenburg 460 Rthlr.,
Rheinische 350 Rthlr.,
Braunschweig-Harzburg 325 Rthlr.,
München-Augsburg 321 Rthlr.,
Düsseldorf-Elberfeld 299 Rthlr.,
Breslau-Schweidnitz-Freiburg 294 Rthlr.,
Berlin-Frankfurt 290 Rthlr.,
Berlin-Anhalt 265 Rthlr.,
Braunschweig-Oschersleben 250 Rthlr.,
Magdeburg-Leipzig 250 Rthlr.,
Berlin-Stettin 250 Rthlr.,
Sächsisch-Baierische in Sachsen 248 Rthlr.,
Nürnberg-Fürth 246 Rthlr.,
Wien-Gloggnitz 210 Rthlr.,
Oberschlesische 200 Rthlr.,
Wilhelmsbahn 160 Rthlr.,
Kaiser-Ferdinands-Nordb. 150 Rthlr.

4) Mit den Preisen für die Erdarbeiten hat es eine ähnliche Bewandniß. Ungeachtet sie einen sehr erheblichen Theil der Ausgaben bilden, ist doch in den veröffentlichten Berichten selten etwas Genaueres darüber mitgetheilt. Einige Beispiele durchschnittlicher Akkordpreise (allgemeiner Durchschnitt) für die Bewegung einer Schachtruthe (144 Fuß Kubikinhalt) Bahnkörper sind:

Wien-Gloggnitz 17½ Sgr. (s. allgem. Durchschn.);
Kaiser-Ferdinands-Nordbahn 9 Sgr. (aus den Seitengräben in leichtem Terrain);
14 Sgr. (auf 300 bis 500 Fuß Entfernung oder schwererem Boden);
25 Sgr. (1300 bis 1500 Fuß Entfernung oder strenger Boden mit vielen Wurzeln, Steinen, starke Steigung beim Transport);

36 Sgr. (4000 Fuß Entfernung Transport mit Wagen);
Berlin-Anhalt 28 Sgr. (großer Durchschnitt), bedeutende Transportweiten;
Magdeburg-Leipzig 7½, 12 und 15,7 bis 82 Sgr. (letztere bei 520 Ruthen Entfernung);
Berlin-Stettin 7, 10, 18, 40 Sgr.; großer Durchschn. 21 — 22 Sgr.;
Berlin-Frankfurt 10,5 Sgr.;
Oberschlesische 6, 8, 14, 20 Sgr.;
Breslau-Schweidnitz-Freiburg 32 Sgr. 7,6 Pf. (allgem. Durchschnitt) bedeutende Transportweiten;
Düsseldorf-Elberfeld 20 Sgr. (allgem. Durchschn.);
Rheinische 25 Sgr. (allgem. Durchschn.);
Leipzig-Dresden 7 — 24 Sgr. für Handarbeit;
Hamburg-Bergedorf 28 Sgr. (allgem. Durchschn.) aus dem Seitenterrain;
Taunuseisenbahn 7, 9½, 15, 20 Sgr.;
Badische Staatsbahn 2½ — 4½ Sgr. Grabarbeit;
6 — 9¼ „ mittelst Schiebkarren;
9½ — 11 „ mittelst Handkarren;
11¼ — 21 „ mittelst einspänniger Kippkarren bei 1000 Ruthen Entfernung;
Braunschweig-Harzburg 7½ — 22 Sgr. mit Handkarren;
16 — 32 „ mit zweirdr. Karren für Menschen;
17 — 48 „ mit Pferdekarren;
17½ — 27 „ mit Kippwagen.

5) Das rasche oder weniger schnelle Fortschreiten der Bauarbeiten einer Eisenbahn hängt bekanntlich sehr wesentlich von der Schwierigkeit der Erdarbeiten (und folgeweisen Mauerarbeiten im Bahnkörper) ab. In dieser Beziehung werden daher einige Angaben über die Größe der bewegten Erdmasse und deren Verhältniß zur Länge der Bahn, nicht ohne Interesse sein.

Bezeichnung der Eisenbahn.	Länge derselben.	Gesammtzahl der bewegten Schachtruthen Bahnkörper.	Auf die Länge einer Bahnmeile kommen mithin durchschnittlich.	Ordnungsnummer nach der Größe.
Wien-Triest (Mürzzuschlag-Gratz)	12,5	1,091700	87336	2
Wien-Gloggnitz	10	886000	88600	1
Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	42	2,100000	50000	8
Olmütz-Prag	33	2,375000	71970	5
Linz-Budweis-Gmunden	27	592000	21930	21
Berlin-Anhalt	20,25	712892	35205	13
Magdeburg-Leipzig	15,75	383600	24355	19
Magdeburg-Halberstadt	7,75	153000	19742	22
Thüringische	25	1,580000	63200	6
Berlin-Stettin	17,8	875000	49160	9
Berlin-Frankfurt	10,75	250000	23260	20
Frankfurt-Breslau u. Kohlfurt-Görlitz	40,62	1,934444	47622	10
Niederschlesische Zweigbahn	9,5	237000	24947	18
Wilhelmsbahn	7	180367	25800	17

Bezeichnung der Eisenbahn.	Länge derselben.	Gesammtzahl der bewegten Schachtruthen Bahnkörper.	Auf die Länge einer Bahnmeile kommen mithin durchschnittlich.	Ordnungsnummer nach der Größe.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg . . .	8,62	270730	31404	14
Bergisch-Märkische	8	650000	81250	3
Prinz-Wilhelmsbahn	4	182670	45667	11
Rheinische	11,6	940820	81105	4
Bonn-Köln	3,9	113740	29164	16
Leipzig-Dresden	15,5	560000	36130	12
Nürnberg-Fürth	0,88	52000	59200	7
Badische Staatsbahn (Mannheim-Offenburg und Kehl	21,5	644400	29953	15

6) Das Material zu den Schwellen oder sonstigen Schienenunterlagen ist sehr überwiegend Eichenholz; nur folgende Ausnahmen allgemeiner oder theilweiser Anwendung eines andern Materials sind uns bekannt geworden.

Lärchenholz: Wien-Triest;

Kiefern- oder Kiehnen-Holz: Berlin-Anhalt, Berlin-Stettin, Berlin-Frankfurt, Rheinische Bahn, Leipzig-Dresden, Sächsisch-Bayernsche, Badensche Bahn;

Steinunterlagen: Prag-Lahna, Linz-Budweis-Gmunden, Ludwigs-Süd-Nordbahn, Nürnberg-Fürth, Taunus-Bahn.

7) Wo die Unterlage der Schienen in Holz besteht, wendet man dasselbe entweder nur als Querschwellen oder als Langschwellen durch Querhölzer gestützt, oder als Querschwellen durch Langschwellen verbunden, an. Querschwellen allein, bilden auf den deutschen Bahnen die Regel und wir bezeichnen deshalb nur die Ausnahmen, (bei manchen Bahnen nur beim ersten Geleise oder auf Strecken vorkommend):

a) Langschwellen über Querschwellen: Wien-Gloggnitz, Prag-Lahna, Linz-Budweis-Gmunden, Magdeburg-Leipzig, Berlin-Frankfurt, Kottbus-Schwielochsee, Leipzig-Dresden, Badensche Eisenbahn;

b) Langschwellen unter oder an Querschwellen: Niederschlesisch-Märkische Bahn, Köln-Minden, Bergisch-Märkische Bahn, Düsseldorf-Elberfeld, Hamm-Münster, Unterrheinische Eisenbahn.

8) Die am häufigsten vorkommenden Maaße für die Schwellen sind: der Querschwellen 8 — 9 Fuß Länge, 8 — 10 resp. 12 Zoll Breite und 6 Zoll Stärke, der Langschwellen 16 Fuß Länge, 6 Zoll Höhe und 7 Zoll Breite.

Als Beispiele der bedeutendsten Abweichungen lassen sich anführen:

Bei den Querschwellen:

Oesterreichische Staatsbahnen: Querschwellen 7 Fuß 6 Zoll lang, 6 Zoll oben und 12 Zoll unten breit, 6 Zoll stark;

Berlin-Hamburg $7\frac{3}{4}$ — $9\frac{1}{4}$ Fuß lang;

Berlin-Stettin $7\frac{1}{4}$ — $9\frac{3}{4}$ Fuß lang, $6\frac{1}{2}$ Zoll stark;

Niederschlesische Zweigbahn 8 — 10 Fuß lang, 10, 15 bis 18 Zoll breit, 6 — 8 Zoll stark;

Wilhelmsbahn 8 Fuß lang, 12 — 14 Zoll breit, 6 — 7 Zoll stark;
Breslau-Schweidnitz-Freiburg 8 Fuß lang, 12 — 14 Zoll breit, 6 — 7 Zoll stark;
Prinz-Wilhelmsbahn 8 Fuß lang, 11 Zoll breit und 5½ Zoll stark;
München-Augsburg halbrund von 12 — 14 Zoll Durchmesser;
Würtembergische Staatsbahnen 8½ Fuß lang;
Main-Neckarbahn 8,7 Fuß lang, 8 — 12 Zoll breit und 6 Zoll stark;
Taunus-Eisenbahn 8 Fuß lang, 12 — 14 Zoll breit und halbrund;
Friedrich-Wilhelms-Nordbahn 8 Fuß 4 Zoll lang, 12 — 14 Zoll breit und 6 — 7 Zoll stark;
Hannoversche Staatsbahnen 6 — 7 Zoll stark.

Bei den Langschwellen:
Wien-Gloggnitz 9 Zoll breit, 4 Zoll dick und 12 — 16 Fuß lang;
Badische Staatsbahn 30 Fuß lang.

9) Auch in Beziehung auf die Preise der Schwellen müssen wir unser lebhaftes Bedauern darüber aussprechen, daß die öffentlichen Berichte und Rechnungen so selten Angaben darüber enthalten, weshalb wir nur die Nachbezeichneten aufgefunden haben:

a) Eichene Schwellen:
Berlin-Potsdam 22½ bis 29¾ Sgr.;
Potsdam-Magdeburg 1½ Rthlr.;
Berlin-Hamburg 28⅔ Sgr. bis 1 Rthlr. 12½ Sgr.;
Magdeburg-Leipzig 29 Sgr. 11 Pf. Preis einer 8 Fuß langen Schwelle, 1 Rthlr. 9 Sgr. 11 Pf. Preis einer 9 Fuß langen Schwelle;
Prinz-Wilhelmsbahn 1½ Rthlr.

b) Kiehnene Schwellen:
Berlin-Anhalt 20 — 22 Sgr.;
Berlin-Stettin 21 Sgr. bis 1 Rthlr. 4 Sgr. 2 Pf.

10) Die Form der Schienen ist zwar auch in Deutschland sehr abweichend, wenn man jede Verschiedenheit berücksichtigt; jedoch lassen sich die Schienen vielleicht unter folgende Hauptklassen bringen:

a) Breitfüßige, von der Gestalt eines umgekehrten ⊥, auch wohl Vignoles-Schienen genannt, zwar von verschiedener Länge, Gewicht, Breite, Höhe u. s. w., jedoch der allgemeinen Form nach für Deutschland als Regel anzunehmen;

b) Stuhl-Schienen, zwar von abweichender Gestalt, in der Hauptsache jedoch darin ähnlich, daß ihnen Stühle zur Unterlage und Befestigung dienen. Sie kommen vor auf nachbezeichneten Bahnen: Wien-Triest, Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, nördliche Staatsbahn, Berlin-Potsdam, Potsdam-Magdeburg, Berlin-Anhalt, Düsseldorf-Elberfeld, Steele-Vohwinkel, Rheinische Bahn, Leipzig-Dresden, Ludwig-Süd-Nordbahn, München-Augsburg, Pfälzische Ludwigsbahn, Nürnberg-Fürth, Taunusbahn, Friedrich-Wilhelms-Nordbahn, Hamburg-Bergedorf;

c) Brückform- oder Hohl-Schienen auf der Magdeburg-Leipziger, Berlin-Frankfurt und Badenschen Eisenbahn, jedoch in abweichenden Maaßen;

d) Flachschienen auf der Prag-Lahna, Linz-Budweis-Gmunden, Kottbus-Schwielochsee- und den Kohlenbahnen.

11) Die Mehrzahl der deutschen Eisenbahnen hat eine **Länge der Schienen** von 15 bis 18 Fuß gewählt, und zwar gewöhnlich von zwei Längen, 15- und 18-, oder 15- und 17½-, oder 16- und 18füßige Schienen.

Abweichungen sind:

12 Fuß Länge, Steele-Vohwinkel;

12 bis 15 Fuß, Düsseldorf-Elberfeld;

15 Fuß, Berlin-Potsdam, Nürnberg-Fürth, Würtembergische Bahnen, Badensche Bahnen, Taunus-Bahn, Hamburg-Bergedorf;

16 Fuß, Wien-Gloggnitz, Ferdinands-Nordbahn, Berlin-Frankfurt, Main-Neckar-Bahn;

16 bis 20 Fuß, Potsdam-Magdeburg;

18 Fuß, Berlin-Stargard, Ludwig-Süd-Nord-Bahn, München-Augsburg, Pfälzische Ludwigsbahn.

12) Die **Fußbreite der Schienen** ist 4, $3\frac{7}{8}$, $3\frac{5}{6}$, $3\frac{2}{3}$ Zoll, die **Kronenbreite** 2 bis $2\frac{1}{2}$ Zoll, die **Höhe** zwischen $4\frac{1}{2}$ (Potsdam-Magdeburg), $3\frac{1}{3}$, $3\frac{1}{4}$, $2\frac{11}{12}$ und $2\frac{1}{2}$ Zoll (Leipzig-Dresden).

13) Das **Gewicht der Schienen** ist noch verschiedener als ihre Form; es ist in Tabelle VIII. in preußische Pfund für den laufenden preußischen Fuß reduzirt und dann ergeben sich folgende Zahlen:

$4\frac{1}{2}$ Pfd., Flachschienen der Linz-Budweis-Gmunden-Bahn;

6 bis 8 Pfd., Flachschienen der Prag-Lahna-Bahn;

8 bis 10 Pfd., Stuhlschienen der Nürnberg-Fürth-Bahn;

$13\frac{1}{3}$ Pfd., Stuhlschienen der München-Augsburg-Bahn;

14 Pfd., Brückformschienen der Magdeburg-Leipzig-Bahn und dergleichen ähnliche der Badenschen Bahn;

14 bis $14\frac{1}{2}$ Pfd., Stuhlschienen der österreichischen Staatsbahnen und der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, T Schienen der Wien-Gloggnitz-Bahn;

15 Pfd., Stuhlschienen der Berlin-Potsdam, der Düsseldorf-Elberfeld, der Leipzig-Dresden, der Pfälzischen Ludwigsbahn; Vignolesschienen der Oberschlesischen und Sächsisch-Bayerischen Bahn;

16 Pfd., Vignoles-Schienen der Köthen-Bernburg Bahn;

15 bis $16\frac{2}{3}$ Pfd., Hohlschienen der Berlin-Frankfurt Bahn;

17 Pfd. Vignoles-Schienen der Oberschlesischen Bahn und Stuhlschienen der Rheinischen Bahn;

17 Pfd. doppelte Stuhlschienen der Ludwigs-Süd-Nordbahn;

17 bis $17\frac{1}{2}$ Pfd., Vignoles-Schienen der Berlin-Stettin und Leipzig-Dresden Bahn;

18 Pfd. Vignoles-Schienen der Berlin-Anhalt, Magdeburg-Leipzig, Magdeburg-Halberstadt, Niederschlesisch-Märkischen, Wilhelmsbahn, Brieg-Neisse, Würtembergischen Staatsbahn, Braunschweig-Harzburg, Meklenburgischen Bahnen; auch doppelte Stuhlschienen der Taunus-Bahn;

18 bis 19 Pfd. Vignolesschienen der Holsteinschen Bahnen;

19 Pfd. Vignolesschienen der Thüringschen Eisenbahn;

19½ Pfd. Vignolesschienen der Bonn-Köln-Bahn;
19 — 20 Pfd., Vignolesschienen der Stettin-Stargard-Eisenbahn;
20 Pfd. Vignolesschienen der Potsdam-Magdeburg, Niederschlesischen Zweigbahn, Breslau-Schweidnitz, Köln-Minden, Bergisch-Märkischen, Hamm-Münster, Unterrheinischen, Sächsisch-Bayerischen, Löbau-Zittau, Chemnitz-Riesa und Friedrich Wilhelms-Nordbahn;
20⅔ Pfd. Stuhlschienen der Hamburg-Bergedorf Bahn;
21 Pfd. Stuhlschienen der Steele-Vohwinkel Bahn;
21 $\frac{8}{10}$ Pfd. Vignolesschienen der Main-Neckar-Bahn;
22 Pfd. Vignolesschienen der Sächsisch-Schlesischen, der Hannoverschen und Braunschweigischen Staatsbahnen;
22½ Pfd. Vignolesschienen der Berlin-Hamburg, Stargard-Posen-Bahn.

14) Der **Preis der Schienen**, welcher nach Ton oder Zentner bestimmt wird, hat gleich den Eisenpreisen, namentlich seit der starken Nachfrage für die Eisenbahnen, große und rasche Schwankungen erfahren. Dazu kommt, daß der **Preissatz an der Bahn** aus Faktoren entsteht, welche bei den einzelnen Schienenwegen verschieden und gleichfalls Schwankungen unterworfen sind, z. B. Fracht, Gefahrversicherung. Von entscheidendem Einfluß auf die Kosten einer Eisenbahn ist also, ob durch glückliche Konjunkturen und deren umsichtige Benutzung die erforderlichen Schienen zu einem verhältnißmäßig billigen Preise erlangt sind, obgleich auch die Wahl der **Form** der Schienen begreiflich Einfluß auf deren Preis hat. Einige Beispiele werden die Preisverhältnisse der Schienen erläutern und sind Gewichte und Geld zu leichterer Vergleichung auf preußische Zentner und Rthlr. Kour. reduzirt.

a) **Preis in England frei an Bord.**

4,25 Rthlr., Löbau-Zittau im Jahre 1845;
3, Berlin-Stettin 1841;
2,4 bis 2,7, Sächsisch-Bayerische Bahn 1841;
2,2 Rthlr., Potsdam-Magdeburg 1844;
2,1 Kottbus-Schwielochsee, Flachschienen 1845;
2 bis 2,1, Sächsisch-Schlesische Bahn 1844;
2, Berlin-Hamburg 1844.

b) **Preis frei Hamburg aus englischen Fabriken:**

3 bis 3,4 Rthlr., Berlin-Anhalt im Jahre 183 $\frac{7}{8}$;
3, Sächsisch-Baierische 1841;
2,8, Magdeburg-Leipzig 1842.

c) **Preis in Belgien in der Fabrik:**

4,4 Rthlr. zu Belgischen Bahnen 1845;
3,5, Friedrich-Wilhelms-Nordbahn 1845;
3, Ludwigs-Süd-Nord-Bahn 1844.

d) **Lizitations-Preise zu französischen Eisenbahnen in der Fabrik 1845:**

4,53 Rthlr., Nordbahn;
4,8 bis 4,9 andere Bahnen.

e) Preise an der Bahn:

10 Rthlr., Kaiser-Ferdinands-Nordbahn im Jahre 1836, aus österr. und engl. Fabriken;

9, Wien-Gloggnitz-Bahn im Jahre 1839 aus österr. Fabriken;

6,66, Oesterreichische Staatsbahnen 184$\frac{3}{4}$ aus österr. Fabriken. Die Selbstkosten der innerösterr. Schienenwerke sind für den Wiener Zentner 7,5 bis 8 Fl. KM., was für den preuß. Zentner 4,8 — 5,1 Rthlr. ergiebt;

6 Rthlr. Berlin-Potsdam aus England im Jahre 1836;

5,75, Badensche Staatsbahn aus rheinischen Fabriken im J. 1845;

5, Düsseldorf-Elberfeld aus deutschen und engl. Fabriken 1837;

5, Ludwigs-Süd-Nord-Bahn aus Belgien 1844;

4,66, Brieg-Neisse aus Schlesischen Fabriken 1844;

4,5, Steele-Vohwinkel im Jahre 1844 aus rhein-preußischen Fabriken;

4,35, Berlin-Stettin 184$\frac{1}{2}$, aus England;

4, Köln-Minden 184$\frac{4}{5}$ aus inländischen Fabriken.

Höchst erfreulich ist sowohl die Zunahme der inländischen Schienen-Erzeugung, als auch die immer erfolgreicher werdende Konkurrenz derselben mit dem Auslande.

Nicht ohne praktisches Interesse wird eine Kalkulation der Kosten englischer Schienen in Berlin sein, pro Ton (= 19,77 Ztr. preuß.) in Rthlr. Kour.

Preis in England pro Ton . .	8 Lst.	10$\frac{1}{2}$	sh.
Kommissions-Geb.	-	1	-
Fracht nach Stettin	-	13$\frac{1}{2}$	-
	9 Lst.	5	sh.

à 6$\frac{2}{3}$ Rthlr. = 61 Rthlr. 20 Sgr.

Assekuranz-Prämie 1 Proz. mit 5 Proz. imagin. Gewinn (3 Rthlr. 2$\frac{1}{2}$ Sgr.) nebst Provision und Kourtage	—	-	19$\frac{1}{2}$	-
Sundzoll (1 Stück p. 300 Pfd.)	—	-	26$\frac{1}{2}$	-
Eingangszoll (1 Rthlr. p. Ztr. Z. G.)	20	-	10$\frac{1}{3}$	-
Städtische Abgaben in Stettin	—	-	24$\frac{2}{3}$	-
Fracht von Stettin nach Berlin (2$\frac{1}{2}$ Sgr. p. Ztr. Pr. G. zu Wasser)	1	-	19$\frac{1}{2}$	-
Zusammen . .	86	Rthlr.	$\frac{1}{2}$	Sgr.

wovon der Preis in England 67,2 Prozent, der Eingangszoll 23,2 Prozent beträgt.

15) Die letzte Spalte in Tafel VIII. enthält Andeutungen über die auf den deutschen Eisenbahnen vorkommenden bedeutendsten Bauwerke. Abgesehen von den geneigten Ebenen mit Seilzug, welche zu erwähnen bereits früher Gelegenheit war, lassen sich etwa folgende Klassen derartiger Bauwerke machen: Tunnel, Einschnitte und Wandbauten von 50 und mehr Fuß Tiefe, Aufträge von 50 und mehr Fuß Höhe, Viadukte, lange und eigenthümliche Brücken und Ueberbrückungen und Bahnhöfe. Wir wollen die wichtigsten der in jede dieser Klassen gehörigen Bauwerke wenigstens nennen:

a) Tunnel:

1) Tunnel bei St. Egydy auf der Wien-Triest Staatsbahn, 100 Klafter = 50 preuß. Ruthen lang;

2) Tunnel in der Nähe von Marburg 140 Klafter = 70 preuß. Ruthen lang;

3) Tunnel bei Lippogau, 123 Klafter = 63 preuß. Ruthen lang;

4) Tunnel bei Modritsch, 70 Klafter = 35 preuß. Ruthen lang;

5) Tunnel bei Steinbrück 40 Klafter = 20 preuß. Ruthen lang;

6) Tunnel bei Saudörfl 80 Klafter = 40 preuß. Ruthen lang;

7) Tunnel bei Prustnik 140 Klafter = 70 preuß. Ruthen lang;

8) Tunnel bei Poganeck 60 Klafter = 30 preuß. Ruthen lang;

Diese sämmtlichen 8 Tunnel befinden sich auf der Wien-Triester Staatsbahn.

9) Tunnel durch den Katzbüchel im Weingebirge nächst Gumpoldskirchen auf der Wien-Gloggnitz-Eisenbahn, 87 Klafter = 44 preuß. Ruthen lang;

10) Tunnel bei Budigsdorf, 77 Klafter = 39 preuß. Ruthen lang;

11) Tunnel bei Triebitz, 280 Klafter = 140 preuß. Ruthen lang;

12) Tunnel bei Chotzen, 131 Klafter = 65 preuß. Ruthen lang;

Die 3 letzten Tunnel befinden sich auf der Olmütz-Prager Staatsbahn.

13—22) 10 Tunnel im Urgebirge auf der Flügelbahn von Brünn nach Böhmisch-Brod in einer Gesammtlänge von 902 Klafter = 450 preuß. Ruthen;

23) Tunnel bei Schwelm auf der Bergisch-Märkischen Eisenbahn 350 Ruthen lang;

24) Tunnel bei Königsdorf 430 Ruthen lang;

25) Ichenberger Tunnel bei Eschweiler, 50 Ruthen lang;

26) Nirmer Tunnel 190 Ruthen lang;

27, 28) 2 Tunnel im Aachener Walde 185 und 42 Ruthen lang.

Die 5 Tunnel unter 24—28 mußten auf der Rheinischen Bahn ausgeführt werden.

29) Tunnel bei Oberau auf der Leipzig-Dresdener Eisenbahn 151 Ruthen lang;

30) Tunnel bei Donauwörth 45 Ruthen lang und

31) Tunnel bei Erlangen durch den Burgberg 88 Ruthen lang, beide auf der Ludwig-Süd-Nordbahn;

32) Tunnel im Neustädter Thal auf der Pfälzischen Ludwigsbahn;

33—37) 5 Tunnel auf den Würtembergischen Staatsbahnen mit einer Gesammtlänge vom 756 Ruthen; hiervon treffen 2 auf die Westbahn (1 auf der sogen. Prag, 1 auf der Wasserscheide bei Maulbronn), 2 auf die Ostbahn, (1 von 100 Ruthen Länge durch den Rosenstein, 1 auf der Alp zwischen Halzhausen und Beimerstetten), 1 auf die Nordbahn bei Kirchheim.

38—40) 3 Tunnel auf der Badischen Staatsbahn durch den Isteiner Klotz;

41) Tunnel bei Hönebach 283 Ruthen lang;

42) Tunnel bei Cuxhaven 116 Ruthen lang;

43) Tunnel bei Beisförth 62 Ruthen lang; alle drei auf der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn.

b) Einschnitte und Wandbauten von 50 und mehr Fuß Tiefe.

1) Große Stütz- und Wandmauern bei Elisensruhe, Uebelstein und Frohnleiten von 54 bis 150 Fuß Höhe; sämmtlich auf der Wien-Triest Staatsbahn;

2) Einschnitt bei Tattenitz 66 Fuß tief und 75 Ruthen lang, auf der Olmütz-Prager Staatsbahn;

3) Einschnitt bei Tröbsdorf 63 Fuß, bei Bischleben 24 Fuß und bei Stedten 58 Fuß tief, auf der Thüringischen Bahn;

4) Abgrabung einer 40 — 50 Fuß hohen Berglehne unmittelbar hinter der Vorstadt Stettins auf der Berlin-Stettiner Eisenbahn;

5) Einschnitt in Schiefer bei Frinsberg und Einschnitt an der Station Haan auf der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn 50 Fuß tief;

6) Einschnitt in Thonschieferfelsen vor Vohwinkel auf der Prinz-Wilhelmsbahn, mittl. Tiefe 70 Fuß;

7) Einschnitte zwischen Culmbach und Hof bis zu 60 Fuß größter Tiefe;

8) Einschnitt auf der Wasserscheide bei Kronheim bis zu 60 F. größter Tiefe. Die unter 7 und 8 angeführten befinden sich auf der Ludwig-Süd-Nordbahn.

9) Einschnitt für die geneigte Ebene bei Aachen auf der Rheinischen Eisenbahn 87 Fuß tief.

c) Aufträge von 50 und mehr Fuß Höhe.

1) Mehrere Dämme auf der Budweis-Linz-Gmunden Eisenbahn bis 60 Fuß Höhe.

2) Bei Apolda Damm von 60 bis 70 Fuß Höhe und 200 Ruthen Länge;

3) Bei Vieselbach Damm von 60 Fuß Höhe, jedoch nur kurz; beide auf der Thüringischen Eisenbahn;

4) Der Damm über den Finowkanal bei Neustadt auf der Berlin-Stettiner Eisenbahn 74 Fuß. Außerdem befinden sich auf dieser Bahn mehrfach Dammschüttungen von 40 — 50 Fuß, und diesseits und jenseits des Randowflusses in Moor und Wiesen, Dämme von $1\frac{3}{4}$ Meilen Länge;

5) Die gegen 300 Ruthen lange, 51 Fuß hohe Dammschüttung bei Stahlenhaus und der 60 Fuß hohe Damm zwischen Vohwinkel und Sonnborn auf der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn.

6) Auftrag für die geneigte Ebene bei Aachen 73 Fuß und für den Viadukt über das Geulbachthal 68 Fuß hoch auf der Rheinischen Eisenbahn.

7) Mehrere Aufträge zur Uebersetzung von Flußthälern, welche in der Mitte aus Brücken bestehen, bis 80 Fuß Höhe, auf der Löbau-Zittauer Eisenbahn.

8) Große Dämme bei Niedermauk und Friedrichsgemünd von beziehlich 66 und 55 Fuß größter Höhe.

9) Der 330 Ruthen lange Damm über das Schwabachthal von 70 Fuß größter Höhe.

10) Auftrag von 210 Ruthen Länge und von 50 Fuß im Mittel Höhe im Rednitzthal bei Wolkersdorf.

11) Bei der schiefen Ebene Dämme von 100, und bei Hof von 67 Fuß größter Höhe.

Die unter 8, 9, 10 und 11 angeführten Dämme befinden sich auf der Ludwigs-Süd-Nordbahn.

d) Viadukte, lange und eigenthümliche Brücken und Ueberbrückungen.

1) Badlwand, eine 191 Klafter oder 95 preuß. Ruthen lange Bogenstellung mit überwölbter Decke, vermittelst welcher die Kommerzial-Straße darüber und die Eisenbahn darunter hingeführt wird, auf der Wien-Triester Staatsbahn.

2) Brücke über die Drau bei Marburg auf der Wien-Triester Staatsbahn 140 Klafter oder 840 preuß. Fuß lang, 60 preuß. Fuß hoch.

3) Auf der Wien-Gloggnitz Eisenbahn sind mehrere Brücken und Viadukte über Straßen, Chausseen zc. erwähnenswerth, namentlich die Bogenreihen vor dem Wiener Bahnhofe.

4) Zwei Brücken über die Donau von resp. 1350 und 540 preuß. Fuß Länge auf der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn.

5) Großer Viadukt und 2 Brücken über die Moldauarme bei Prag auf der Prag-Dresdener Staatsbahn.

6) Auf der Berlin-Potsdamer Eisenbahn sind die beiden Brücken über die Havel und die 3 Brücken über die Arme der Elbe hervorzuheben.

7) Brücke über die Spree bei Charlottenburg auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn.

8) Brücke über die Mulde bei Dessau, 400 Fuß lang, auf der Berlin-Anhalt Eisenbahn.

9) Brücke über die Saale bei Gritzena, 1656 Fuß lang, auf der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn.

10) Auf der Thüringischen Eisenbahn sind die bedeutendsten Brükken: 2 über die Elster, 9 Strom- und 11 große Fluthbrücken über die Saale, 4 über die Werra u. s. w.

11) Brücke über die Finow 42 und über die Schwärze 49 Fuß auf der Berlin-Stettiner Eisenbahn.

12) Brücke über die Oder und deren Arme bei Stettin auf der Stettin-Stargarder Eisenbahn.

13) Brücke über die Warthe bei Wronke auf der Stargard-Posener Eisenbahn.

14) Ueberbrückung der Weichsel und Nogat bei Dirschau und Marienburg auf der Berlin-Königsberger Eisenbahn.

15) Neiße-Viadukt bei Görlitz auf der Zweigbahn Kohlfurt-Görlitz der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, 1300 Fuß lang und 126 Fuß über dem Wasserspiegel hoch.

16) Brücke über die Oder bei Oppeln, auf der Oberschlesischen Ei-

senbahn, mit Fluthbrücken 1180 Fuß lang; hiervon kommen auf die eigentliche Oderbrücke 480 Fuß.

17) Brücke über die Oder bei Ratibor auf der Wilhelmsbahn 221 Fuß, mit Fluthbrücken 544 Fuß lang.

18) Weserbrücke bei Voessen, Wupperbrücke bei Räuschen, Ruhrbrücke bei Altstaden, Viadukt über das Thal des Johannisbaches bei Schildesche auf der Köln-Mindener Eisenbahn.

19) Viadukt über das Wupperthal bei Sonnborn auf der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn, Länge 371,5 Fuß, Höhe über dem Flußbett 68 Fuß, Winkel gegen den Strom 45 Grad.

20) Burtscheider Viadukt über das Wurmthal 850 Fuß lang, 76 Fuß hoch und

21) Viadukt über das Geulbachthal 658 Fuß lang, 120 Fuß größte Höhe, beide auf der Rheinischen Eisenbahn.

22) Muldebrücke bei Wurzen 1354 Fuß lang,

23) Elbbrücke bei Riesa 1208 Fuß lang,

24) Viadukt über den Moorboden bei Oschatz 1468 Fuß lang,

25) Viadukt bei Röderau 2300 Fuß lang, sämmtlich auf der Leipzig-Dresdener Eisenbahn.

26) Ueberbrückung des Göltzschthales unterhalb Mylau 2400 Fuß lang, 274 Fuß hoch,

27) Ueberbrückung des Elsterthales unterhalb Plauen 240 Fuß hoch, beide auf der Sächsisch-Baierischen Eisenbahn.

28) Die 1600 Fuß lange durchschnittlich 62 Fuß hohe Ueberbrückung des Denitzthales und

29) die 854 Fuß lange durchschnittlich 70 Fuß hohe Brücke über die Spree bei Bautzen auf der Sächsisch-Schlesischen Eisenbahn.

30) Ueberbrückung der Mulde bei Pischwitz 800 Fuß lang, 80 F. hoch, auf der Chemnitz-Riesaer Eisenbahn.

31) Brücke über die Donau bei Donauwörth 360 Fuß lang,

32) die Mainbrücke bei Hochstadt, die Fluthbrücke neben dieser 310 Fuß lang und

33) 4 Brücken über die Saale, sämmtlich auf der Ludwigs-Süd-Nordbahn.

34) Viadukt über das Enzthal auf der Würtembergischen Westbahn.

35) Viadukt über das Neckarthal bei Cannstadt auf der Würtembergischen Ostbahn 675 Fuß lang, 35 Fuß hoch.

36) Brücke über die Donau bei Erbach auf der Würtembergischen Südbahn, 210 Fuß lang und 20 Fuß hoch.

37) Brücke über die Enz bei Besigheim auf der Würtembergischen Nordbahn, 560 Fuß lang und 30 Fuß hoch.

38) Neckarbrücke auf dem badischen Theile der Main-Neckarbahn 1000 Fuß lang.

39) Mainbrücke auf dem Frankfurter Theile der Main-Neckarbahn 216 Fuß lang.

40) 3 Brücken über die Fulda, so wie drei längere Viadukte über die Baune, über den Schwarzebach und über die Vorstadt von Milsungen auf der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn.

41) Brücke über die Aller bei Verden auf der Hannover-Bremer Eisenbahn.

e) Bahnhöfe.

Beispiele der Gesammtkosten größerer und kleinerer Bahnhöfe auf verschiedenen Bahnen in abgerundeten Summen sind:

Große und Hauptbahnhöfe.

Bezeichnung.	Preis. Rthlr.
1) Berlin-Anhalt Bahnhof in Berlin (28 Morgen groß)	499259
2) Berlin-Frankfurter Bahnhof in Berlin (14 Morg. groß)	244567
Desgleichen in Frankfurt	72911
3) Bahnhof in Halberstadt der Magdeburg-Halberstadt Eis. (11 Morgen groß)	65606
4) Die Gebäude auf den Bahnhöfen:	
Mannheim (6 Mrg. gr.)	95930
Heidelberg (8 Mrg. gr.)	105980
Karlsruhe (31—32 M. gr.)	260130
Dos	71100
Kehl	119910
Offenburg	89542
sämmtlich auf der Badischen Staatsbahn.	
5) Bahnhof zu Hamburg der Hamburg-Bergedorf Eisenb. (25 Morg. groß)	68345
6) Bahnhof zu Braunschweig der Braunschweigschen Staatsb.	285000
7) Bahnhof zu Bonn	49456
Bahnhof zu Köln	47766
auf der Bonn-Kölner Bahn	
8) Bahnhof zu Breslau	151955
" " Freiburg	104893
auf der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.	
9) Bahnhof der Wien-Gloggnitz Bahn zu Wien (45 Mgr. gr.)	650000
10) Bahnhof der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn zu Wien (10 Morgen groß)	165000
11) Bahnhof der Berlin-Stettin Bahn zu Berlin (18 M. gr.)	220000
12) Bahnhof der Magdeburg-Leipzig Bahn zu Bukau (20 Morgen groß)	185000

Kleinere Bahnhöfe

Bezeichnung.	Preis. Rthlr.
1) Bahnhof in Oschersleben (10 Morg. gr.)	47069
auf der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.	
2) Bahnhof zu Fürstenwalde	17776
" " Köpnik	12127
" " Erkner	15977
" " Briesen	8250
Anhalteplatz Hangelsberg	3500
" Rosengarten	3961
auf der Berlin-Frankfurt Bahn.	
3) Die Gebäude auf den Bahnhöfen: Langenbrücken	7994
Bruchsal	27900
Durlach	16480
Ettlingen	13733
Rastatt	23754
Bühl	7023
Achern	9836
Appenweier (4 M. gr.)	26963
Dinglingen	38314
Kenzingen	12162
Emmendingen	15702
Krotzingen	15817
Müllheim	10841
Schliengen	18730
sämmtlich auf der Badischen Staatsbahn.	
4) Bahnhof in Bergedorf auf der Hamburg-Bergedorfer E.	10380
5) Bahnhof Vechelde	9543
" Schöppenstedt	19417
" Jerxheim	11228
" Wegersleben	10048
" Oschersleben	45161
sämmtlich auf den Braunschweigschen Staatsbahnen.	
6) Bahnhof Lehrte	58542
" Peine	27512
auf der Hannoverschen Staatsb.	

Große und Hauptbahnhöfe.

Bezeichnung.	Preis. Rthlr.
Bahnhof der Magdeburg-Leipzig Bahn zu Halle (25 Morgen groß)	62000
13) Bahnhof der Sächsisch-Baierischen Bahn zu Leipzig (30 Morgen groß)	276837
14) Central-Bahnhof zu Hannover	966000
15) Bahnhof, Ladeplätze an der Oder u. s. w. der Berlin-Stettin-Stargard Eisenbahn in Stettin (62 Morgen groß) .	475000

Kleinere Bahnhöfe.

Bezeichnung.	Preis. Rthlr.
7) Gebäude auf den Bahnhöfen	
Fürth	4796
Nürnberg	5550
auf der Nürnberg-Fürther Bahn.	
8) Bahnhof zu Brühl	21463
Station „ Sechtem	997
„ „ Roisdorf	388
der Bonn-Köln Bahn.	
9) Bahnhof zu Ingramsdorf . .	37212
„ „ Königszelt . . .	35308
„ „ Schweidnitz . . .	43779
der Breslau-Freiburg-Schweidnitz Bahn.	

Zu Tafel IX. Fahrpreise der deutschen Eisenbahnen.

Da diese Tafel, des leichteren Auffindens wegen, die verzeichneten 31 Eisenbahnen in alphabetischer Ordnung enthält, so dürften einige Zusammenstellungen daraus zu anderm Zweck Interesse gewähren:

a) Der Fahrpreis einer Person für eine Meile Bahnlänge ist, auf Sgr. reduzirt, wie folgt:

1) In der ersten Wagenklasse:

8,4 auf der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn und Berlin-Frankfurt;
8 auf der Taunus-Bahn;
7,4, Hamburg-Bergedorf;
7,1, Düsseldorf-Elberfeld;
7, Sächsisch-Baierische, Wien-Gloggnitz und Glückstadt-Elmshorn;
6,7, Rendsburg-Neumünster;
6,6, Rheinische;
6,5, Braunschweig-Harzburg und Wilhelmsbahn (Kosel-Oderberg);
6,4, Altona-Kiel;
6,3, Oesterreichische Staatsbahn;
6,25, Köln-Minden;
6,1, Magdeburg-Leipzig;
6, Badische Staatsbahn, Braunschweig-Oschersleben, Breslau-Bunzlau, Oberschlesische und Sächsisch-Schlesische;
5,9, Berlin-Anhalt;
5,8, Berlin-Stettin, Breslau-Freiburg, Hannover-Braunschweig, Leipzig-Dresden und Magdeburg-Halberstadt;
5,7, Berlin-Potsdam;
5,1, Baierische Staatsbahnen;
5, Hannover-Celle und Cannstadt-Eßlingen;
4,3, Nürnberg-Fürth;

3,8, Bonn-Köln;
3,7, Linz-Budweis;
2,9, Linz-Gmunden.

2) In der zweiten Wagenklasse:

5,5, Hamburg-Bergedorf;
5,2, Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, Taunus- und Wien-Gloggnitz-Bahn;
5,1, Düsseldorf-Elberfeld und Berlin-Frankfurt;
5, Sächsisch-Baierische;
4,9, Rheinische;
4,75, Köln-Minden und Wilhelmsbahn;
4,7, Glückstadt-Elmshorn;
4,6, Berlin-Stettin;
4,5, Oberschlesische;
4,4, Sächsisch-Schlesische und Leipzig-Dresden;
4,3, Altona-Kiel und Berlin-Potsdam;
4, Braunschweig-Oschersleben, Hannover-Braunschweig, Magdeburg-Leipzig, Breslau-Bunzlau und Rendsburg-Neumünster;
3,9, Berlin-Anhalt, Breslau-Freiburg, Magdeburg-Halberstadt und Oesterreichische Staatsbahnen;
3,5, Badische Staatsbahn und Braunschweig-Harzburg;
3,4, Baierische Staatsbahnen;
3,3 Hannover-Celle;
3,2 Nürnberg-Fürth;
3,1 Cannstadt-Eßlingen;
2,6 Bonn-Köln;
2,5 Linz-Budweis;
1,9 Linz-Gmunden.

3) In der dritten Wagenklasse:

3,7 Hamburg-Bergedorf und Taunusbahn;
3,6 Düsseldorf-Elberfeld;
3,5 Kaiser-Ferdinands-Nordbahn und Wien-Gloggnitz-Bahn;
3,4 Sächsisch-Schlesische;
3,3 Rheinische;
3,25 Wilhelmsbahn;
3,1 Köln-Minden;
3 Berlin-Frankfurt und Sächsisch-Baierische;
2,9 Berlin-Potsdam, Berlin-Stettin, Leipzig-Dresden;
2,8 Oesterreichische Staatsbahn;
2,7 Braunschweig-Harzburg, Oberschlesische und Rendsburg-Neumünster;
2,6 Braunschweig-Oschersleben, Breslau-Freiburg und Magdeburg-Halberstadt;
2,5 Badische Staatsbahn, Berlin-Anhalt, Magdeburg-Leipzig, Breslau-Bunzlau;
2,4 Hannover-Braunschweig;
2,3 Baierische Staatsbahnen und Glückstadt-Elmshorn;

2,1 Altona-Kiel, Hannover-Celle, Nürnberg-Fürth;
1,9 Bonn-Köln und Cannstadt-Eßlingen;

4) In der vierten Wagenklasse:

2,5 Taunus-Bahn;
2,1 Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, Oesterreichische Staatsbahn und Wien-Gloggnitz Bahn;
1,7 Mannheim-Freiburg und Braunschweig-Harzburg;
1,6 Köln-Düsseldorf;
1,4 Baierische Staatsbahn;
1,3 Bonn-Köln;

b) Der Fahrpreis eines Zentner Gut auf eine Meile Bahnlänge ist in Silberpf.

1) Bei Eilgut:

25,2 Breslau-Freiburg;
21 Kaiser-Ferdinands-Nordbahn und Olmütz-Prag;
20,7 Sächsisch-Baierische;
20 Berlin-Stettin;
19 Berlin-Frankfurt;
18 Oberschlesische und Wilhelmsbahn;
17,2 Mürzzuschlag-Gratz;
15,5 Leipzig-Dresden;
15,4 Bonn-Köln;
15,3 Düsseldorf-Elberfeld;
14,4 Taunus-Eisenbahn;
12 Breslau-Bunzlau und Glückstadt-Elmshorn;
11,9 Berlin-Anhalt;
11,8 Rendsburg-Neumünster;
11,4 Hannoversche Staatsbahnen;
10,9 Magdeburg-Leipzig;
10,3 Baierische Staatseisenbahnen;
10 Altona-Kiel, Magdeburg-Halberstadt und Sächsisch-Baierische;
8,6 Berlin-Potsdam;
8 Braunschweig-Oschersleben;
7,3 Badische Staatsbahn.

2) in der ersten Frachtklasse:

17,9 Berlin-Frankfurt;
16 Berlin-Stettin;
15,7 Breslau-Freiburg;
14,9 Linz-Gmunden;
14,2 Berlin-Anhalt;
13,7 Sächsisch-Schlesische;
12 Magdeburg-Halberstadt, Magdeburg-Leipzig und Wilhelmsbahn;
11,3 Mürzzuschlag-Gratz;
11,2 Hannover-Braunschweig;
10,2 Düsseldorf-Elberfeld;
10 Breslau-Bunzlau;
9,6 Glückstadt-Elmshorn;
9,2 Wien-Gloggnitz;
8,5 Kaiser-Ferdinands-Nordbahn;
8 Sächsisch-Baierische;
7,7 Leipzig-Dresden;
7,6 Linz-Budweis;
7,4 Braunschweig-Oschersleben;
6,9 Baierische Staatsbahn;
6,8 Olmütz-Prag;
6,7 Rheinische;
6 Rendsburg-Neumünster;
6 Braunschweig-Harzburg;
5,3 Altona-Kiel;
4,8 Badische Staatsbahn.

3) In der zweiten Frachtklasse:

10 Berlin-Stettin;
9,5 Berlin-Frankfurt;
8 Oberschlesische und Wilhelmsbahn;
7,9 Breslau-Freiburg;
7,1 Berlin-Anhalt;
6,8 Linz-Gmunden;
6,7 Mürzzuschlag-Gratz;
6 Magdeburg-Halberstadt, Magdeburg-Leipzig, Breslau-Bunzlau, Sächsisch-Baierische u. Glückstadt-Elmshorn;

5,9 Linz-Budweis;
5,6 Hannoversche Staatsbahnen;
5,5 Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, Olmütz-Prag, Wien-Gloggnitz;
5 Braunschweig-Oschersleben, Rendsburg-Neumünster;
4,6 Rheinische;
4,3 Leipzig-Dresden;
4 Altona-Kiel;
3,6 Badische Staatsbahn;
3,4 Baierische Staatsbahnen.

4) In der dritten Frachtklasse:

8 Berlin-Stettin;
6,7 Berlin-Frankfurt;
6,3 Breslau-Freiburg;
6 Oberschlesische und Wilhelmsbahn;
5,7 Mürzzuschlag-Gratz;
5 Breslau-Bunzlau;
4,6 Wien-Gloggnitz;
4,3 Kaiser-Ferdinands-Nordbahn;
4 Sächsisch-Baierische;
3,8 Linz-Budweis und Linz-Gmunden;
3,7 Braunschweig-Oschersleben;
3,5 Rheinische;
3,4 Olmütz-Prag;
2,6 Rendsburg-Neumünster;
2,3 Altona-Kiel;
2 Glückstadt-Elmshorn.

5) In der vierten Frachtklasse:

5,6 Berlin-Frankfurt;
5 Berlin-Stettin;
4 Breslau-Freiburg, Oberschlesische, Wilhelmsbahn;
3,9 Breslau-Bunzlau;
3,4 Mürzzuschlag-Gratz.

c) Der Fahrpreis **eines Reisewagens** (höchster Klasse) ist auf eine Meile Bahnlänge in Sgr.

35,2 Rheinische Bahn;
34,3 Berlin-Potsdam;
34,1 Düsseldorf-Elberfeld;
30 Braunschweig-Harzburg, Braunschweig-Oschersleben, Hannoversche-Staatsbahnen, Magdeburg-Halberstadt, Magdeburg-Leipzig;
29,4 Oesterreichische Staatsbahnen;
28,4 Badische Staatsbahn;
27,5 Breslau-Freiburg, Wilhelms-Eisenbahn und Glückstadt-Elmshorn;
26,6 Berlin-Anhalt;
25,7 Baierische Staatsbahnen;
25,1 Leipzig-Dresden;
25 Berlin-Stettin;
24,7 Rendsburg-Neumünster und Altona-Kiel;
23,5 Sächsisch-Baierische;
22,7 Taunus-Eisenbahn;
21 Kaiser-Ferdinands-Nordb., Wien-Gloggnitz;
20,8 Breslau-Bunzlau;
16,7 Berlin-Frankfurt;
15,4 Bonn-Köln.

Die vorenthaltenen Zusammenstellungen dürften zur Genüge vor Augen bringen, an welchen **Mängeln das Tarifwesen** auf sehr vielen unserer Eisenbahnen im Allgemeinen und vergleichsweise noch leidet. Einige dieser Mängel sind:

1) Die außerordentlich große **Verschiedenheit** der Fahrpreise auf den einzelnen Bahnen überhaupt;
2) Das **Mißverhältniß** der Sätze der Fahr-Klassen zu einander auf mehreren Bahnen und auf derselben Bahn;
3) Die **Höhe** der Personenfahrpreise in den unteren Klassen sehr vieler Bahnen;
4) Die hohen Sätze für **Reisewagen** auf den mehrsten Bahnen. Sehr

wohl ist uns bekannt, daß bei diesem Transportgegenstande die Selbstkosten ungewöhnlich groß sind, allein wir bezweifeln, daß der Unterschied der Selbstkosten für Beförderung von Reisewagen z. B. auf der Rheinischen und auf der Bonn-Köln Bahn pro Stück und Meile 20 Sgr. beträgt;

5) die geringe Uebereinstimmung bei Klassifizirung der Güter, indem derselbe Gegenstand auf der einen Bahn in einer höhern, auf der andern in einer niedern Klasse steht; wozu denn
6) die große Verschiedenheit der Tarifsätze in den einzelnen Frachtklassen verschiedener Bahnen kommt;
7) die hohen Güterfrachtsätze mehrerer Bahnen für die dritte Frachtklasse.

Diese und andere Uebelstände des Tarifwesens unserer Eisenbahnen müssen um so schärfer hervortreten, je länger die zusammenhängenden Linien der Schienenwege werden; sie müssen den Verkehr um so mehr drücken und belästigen, je allgemeiner (bei dem Aufhören anderer Transportmittel) die Nothwendigkeit der Benutzung der Eisenbahnen wird.

Tafel X.

bietet eine Zusammenstellung der Börsenbewegung der Eisenbahn-Aktien während den letzten Jahren dar, so übersichtlich als der beschränkte Raum es gestattete. Die Zahlen dieser Tafel geben zu bogenlangen Betrachtungen Veranlassung. Da jedoch dergleichen im Allgemeinen und im Einzelnen schon recht viel gemacht sind und noch täglich gemacht werden, auch die Spekulation selten gutem Rathe folgt, fast niemals aber aus den Verhältnissen und Aussichten der Eisenbahnen ihre Motive entlehnt, so scheinen derartige Bemerkungen überflüssig. Dagegen dürfte nicht ohne Interesse sein, die Gewinne und Verluste, welche durch die Kursschwankungen der Eisenbahn-Aktien entstanden sind, so weit solches möglich ist, in Zahlen darzustellen und das soll nachstehend versucht werden.

Bezeichnung der Aktien.	Höchster Kurs.	Niedrigster Kurs.	Differenz in Prozent	Differenz in Thlr. Kour. ausgedrückt.
Voll eingezahlte:				
Berlin-Anhalt	167¼	117	50¼	1,507500
Berlin-Frankfurt	163	137¾	25¼	555500
Berlin-Potsdam	204¾	160	44¾	447500
Berlin-Stettin	137	117½	19½	1,841360
Bonn-Köln	142¼	129¼	13	113880
Breslau-Freiburg	126¾	107	19¾	335750
Düsseldorf-Elberfeld	107¾	84¾	23	236394
Wien-Gloggnitz	164¼	114¼	50	3,500000
Hamburg-Bergedorf	106	94½	11½	71300
Kiel-Altona	120	107½	12½	384375
Magdeburg-Halberstadt	125½	100	25½	401548
Magdeburg-Leipzig	193¼	180	13¼	304750
Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	229¾	128½	101¼	9,900450
Oberschlesische Litt. A.	127¾	107	20¾	296662
" Litt. B.	121½	100	21½	516000
Rheinische	102½	72	30½	1,372500
Wilhelmsbahn	116¼	98¾	17½	210000
Quittungsbogen:				
Bergisch-Märkische	110¾	97¾	13	520000
Berlin-Anhalt Litt. B	117¾	108¼	9½	285000
Berlin-Hamburg	127¾	107½	20¼	1,620000
Bexbach (Pfälzische Ludwigsb.)	113¼	105⅛	8⅛	371304
Cassel-Lippstadt	103⅝	98	5⅝	308000
Chemnitz-Riesa	101¼	91	10¼	410000
Cöln-Minden	120¼	100¾	19½	2,535000
Krakau-Oberschlesische	111¾	92	19¾	355500
Löbau-Zittau	105	81	24	480000
Magdeburg-Wittenberge	103¾	101⅜	2⅜	108000
Niederschlesisch-Märkische	125¾	99¾	26	2,600000
Nordbahn (Friedrich-Wilhelms-)	103½	91½	12	960000
Potsdam-Magdeburg	121¼	99¼	22	880000
Prinz-Wilhelms (Steele-Vohwink.)	109¼	94½	14¾	162250
Rheinische Priorit.-Stammaktien	107½	97½	10	125000
Sächsisch-Baierische	118¼	89	29¼	1,316250
Sächsisch-Schlesische	125⅛	104	21⅛	1,266000
Sagan-Glogau (Niederschlesische Zweigbahn)	117¾	81½	36¼	543750
Thüringische	116	98¼	17¾	1,198125
			Zusammen	38,039648

Diese Differenz-Summe würde sich noch ansehnlich vermehren, wenn man einige Jahre weiter zurückgeht. Daß aber die wirklich stattgehabten Gewinnste und resp. Verluste zusammengenommen ein bei weitem größeres Kapital ausmachen, liegt klar zu Tage, wenn man sich daran erinnert, daß Deutschland etwa 30 bis 40 Aktienbörsen besitzt, das Jahr an 300 Börsentage hat und die Schwankungen eines Tages an einer Börse recht häufig mehrere Millionen Kapital repräsentiren.

Bemerkungen zu Tafel XI.

1) Wenn man die Betriebseinnahmen auf den Jahresdurchschnitt einer Bahnmeile Länge berechnet, so ergeben sich für jede einzelne Eisenbahn und für jedes einzelne Jahr die in Spalte 7 verzeichneten Summen. Der Durchschnitt dieser Summen und die Differenz der Mittelzahl für das erste Betriebsjahr und für das Jahr 1844 ist in Rthlr. abgerundet nachfolgend angegeben, auch ist die Durchschnitts-Einnahme für 1845 hinzugefügt, soweit solche durch monatliche Berichte bereits zur öffentlichen Kenntniß gelangt ist.

Eisenbahn.	Durchschnitt.	Zunahme.	Durchschnitt für 1845.
Kaiser-Ferdinands-Nordb.	26701	7086	31670
Wien-Gloggnitz	61660	13656	77372
Berlin-Potsdam	51707	Abn. 320	50365
Berlin-Anhalt	31619	6765	31942
Magdeburg-Leipzig . . .	36433	16425	42880
Magdeburg-Halberstadt .	15741	2835	18785
Berlin-Frankfurt . . .	28173	473	26969
Oberschlesische	21404	Abn. 12516	15068
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	19595	—	20662
Berlin-Stettin	22457	1597	24170
Düsseldorf-Elberfeld . .	42648	9141	49824
Rheinische	35918	17993	50130
Köln-Bonn	30423	—	33252
Leipzig-Dresden	35654	9087	41080
Sächsisch-Baierische . . .	21445	2192	23528
Hamburg-Bergedorf. . .	21551	Abn. 3204	18807
Altona-Kiel	14204	—	21509
Taunus-Eisenbahn . . .	42886	93	42809
München-Augsburg . . .	19871	911	20060

Der große Durchschnitt aller Jahre und aller Bahnen ergiebt als Brutto-Einnahme einer Bahnmeile die Summe von 30531 Rthlr., der große Durchschnitt des Jahrs 1845 aber 33731 Rthlr.

Nach der Größe ihrer Durchschnitts-Einnahme für die Bahnmeile im Jahre 1845 stellen die obigen Bahnen sich in folgende Ordnung:

1) Wien-Gloggnitz . . . . 77372 Rthlr.
2) Berlin-Potsdam . . . . 50365 „
3) Rheinische . . . . 50130 „
4) Düsseldorf-Elberfeld . . . . 49824 „
5) Magdeburg-Leipzig . . . . 42880 „
6) Taunusbahn . . . . 42809 „
7) Leipzig-Dresden . . . . 41080 „
8) Bonn-Köln . . . . 33252 „
9) Berlin-Anhalt . . . . 31942 „
10) Kaiser-Ferdinands-Nordbahn . . . . . . 31670 „
11) Berlin-Frankfurt . . . . 26969 „
12) Berlin-Stettin . . . . 24170 „
13) Sächsisch-Baierische . . . . 23528 „
14) Altona-Kiel . . . . 21509 „
15) Breslau-Schweidnitz-Freiburg . . . . . 20662 „
16) München-Augsburg . . . . 20060 „
17) Hamburg-Bergedorf . . . . 18807 „
18) Magdeburg-Halberstadt . . . . 18785 „
19) Oberschlesische . . . . 15068 „

2) Hinsichtlich der in Spalte 9 verzeichneten **durchschnittlichen Betriebs-Ausgaben** für Jahr und Meile Bahnlänge, machen wir eine ähnliche Zusammenstellung:

Eisenbahn.	Durchschnitt aller Betriebs-Jahre in Thlr. Kour.	Vergleichung der Durchschn.-Ausgaben des ersten und neusten Betriebs-Jahrs. Abnahme in Thlr. Kour.	Zunahme in Thlr. Kour.
1) Kaiser-Ferdinands-Nordbahn .	13401	830	—
2) Wien-Gloggnitz	28529	—	1852
3) Berlin-Potsdam	23704	—	138
4) Berlin-Anhalt	16650	—	5360
5) Magdeburg-Leipzig	18127	—	7673
6) Magdeburg-Halberstadt . . .	10945	—	667
7) Berlin-Frankfurt	12058	—	691
8) Oberschlesische	11885	6849	—
9) Breslau-Schweidnitz-Freiburg .	10491	—	—
10) Berlin-Stettin	9831	—	2049
11) Düsseldorf-Elberfeld	26306	—	37
12) Rheinische	17771	—	3224
13) Bonn-Köln	15108	—	—
14) Leipzig-Dresden	17353	—	2883
15) Sächsisch-Baierische	14654	4556	—
16) Hamburg-Bergedorf	18098	1406	—
17) Altona-Kiel	14229	—	—
18) Taunus-Eisenbahn	22357	—	585
19) München-Augsburg	11828	—	3314

Für sämmtliche Bahnen und Jahre ist der Durchschnitt aller Betriebs-Ausgaben für die Bahnmeile 16491 Rthlr., so daß, verglichen mit der Einnahme ein Durchschnitts-Ueberschuß von 14040 Rthlr. für die Bahnmeile sich herausstellt.

Nach der Höhe ihrer durchschnittlichen Betriebsausgaben geordnet, stellen sich die Bahnen wie folgt:

1) Wien-Gloggnitz	28529	Rthlr.
2) Düsseldorf-Elberfeld	26306	"
3) Berlin-Potsdam	23704	"
4) Taunusbahn	22357	"
5) Magdeburg-Leipzig	18127	"
6) Hamburg-Bergedorf	18098	"
7) Rheinische	17771	"
8) Leipzig-Dresden	17353	"
9) Berlin-Anhalt	16650	"
10) Bonn-Köln	15108	"
11) Sächsisch-Baierische	14654	"
12) Altona-Kiel	14229	"
13) Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	13401	"
14) Berlin-Frankfurt	12058	"
15) Oberschlesische	11885	"
16) München-Augsburg	11828	"
17) Magdeburg-Halberstadt	10945	"
18) Breslau-Schweidnitz-Freiburg	10491	"
19) Berlin-Stettin	9831	"

3) Auch den in Spalte 11 auf eine Meile Bahnlänge berechneten Jahresdurchschnitt des Reinertrages bringen wir auf gleiche Weise vor Augen:

Eisenbahn.	Durchschnitt aller Betriebs-Jahre.	Zunahme des Jahrs 1844 gegen das erste Betriebs-Jahr.
1) Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	13360	7556
2) Wien-Gloggnitz	33131	11804
3) Berlin-Potsdam	28002	Abn. 458
4) Berlin-Anhalt	14970	1405
5) Magdeburg-Leipzig	18306	8752
6) Magdeburg-Halberstadt	4796	2168
7) Berlin-Frankfurt	16116	Abn. 218
8) Oberschlesische	9519	5667
9) Breslau-Schweidnitz-Freiburg	9105	—
10) Berlin-Stettin	12626	Abn. 452
11) Düsseldorf-Elberfeld	16342	9103
12) Rheinische	18146	14769
13) Bonn-Köln	15315	—
14) Leipzig-Dresden	18301	6204
15) Sächsisch-Baierische	6791	6748

Eisenbahn.	Durchschnitt aller Betriebs-Jahre.	Zunahme des Jahrs 1844 gegen das erste Betriebs-Jahr.
16) Hamburg-Bergedorf	3453	Abn. 1798
17) Altona-Kiel	— 24	—
18) Taunusbahn.	20529	Abn. 491
19) München-Augsburg	8043	Abn. 2402

Der große Durchschnitt aller Bahnen und Jahre ist ein Ueberschuß von 14040 Rthlr. für die Meile Länge, der große Durchschnitt der Zunahme des Jahrs 1844 gegen das erste Betriebsjahr aber ist 4272 Rthlr. Wenn man die Bahnen nach der Größe ihrer Durchschnitts-Ueberschüsse ordnet, so ergiebt sich nachstehende Reihefolge:

1) Wien-Gloggnitz	33131	Rthlr.
2) Berlin-Potsdam	28002	„
3) Taunusbahn	20529	„
4) Magdeburg-Leipzig	18306	„
5) Leipzig-Dresden	18301	„
6) Rheinische	18146	„
7) Düsseldorf-Elberfeld	16342	„
8) Berlin-Frankfurt	16116	„
9) Bonn-Köln	15315	„
10) Berlin-Anhalt	14970	„
11) Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	13360	„
12) Berlin-Stettin	12626	„
13) Oberschlesische	9519	„
14) Breslau-Schweidnitz-Freiburg	9105	„
15) München-Augsburg	8043	„
16) Sächsisch-Baierische	6791	„
17) Magdeburg-Halberstadt	4796	„
18) Hamburg-Bergedorf	3453	„
19) Altona-Kiel	— 24	„

4) Wenn man die Eisenbahnen nach der verhältnißmäßigen Höhe ihrer Ausgaben ordnet und die Durchschnitts-Prozent-Angaben der Spalte 12 dabei zum Grunde legt, so ergiebt sich nachstehende Reihefolge:

Eisenbahn.	Die Ausgaben betrugen in Prozenten der Brutto-Einnahme	
	nach dem Durchschnitt aller Betriebs-Jahre.	1844.
1) Altona-Kiel (ist erst am 9. Sept. 1844 eröffnet)	100,2	100,2
2) Hamburg-Bergedorf	84,1	83,0
3) Magdeburg-Halberstadt . . .	69,8	65,6
4) Sächsisch-Baierische.	68,9	51,6

Eisenbahn.	Die Ausgaben betrugen in Prozenten der Brutto-Einnahme	
	nach dem Durchschnitt aller Betriebs-Jahre.	1844.
5) Düsseldorf-Elberfeld	62,0	57,7
6) München-Augsburg	59,0	73,8
7) Oberschlesische	55,6	55,9
8) Breslau-Schweidnitz-Freiburg.	53,6	53,6
9) Berlin-Anhalt	52,9	60,0
10) Taunusbahn.	52,7	54,2
11) Rheinische Bahn	50,7	42,9
12) Magdeburg-Leipzig	50,3	52,6
13) Kaiser-Ferdinands-Nordbahn .	50,1	51,2
14) Bonn-Köln	49,6	49,6
15) Leipzig-Dresden	48,6	47,7
16) Wien-Gloggnitz	46,3	44,5
17) Berlin-Potsdam	45,8	50,3
18) Berlin-Frankfurt	44,5	46,0
19) Berlin-Stettin	43,6	46,7
Durchschnitt . .	57,3	57,2

Die Summe der Ausgaben der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands bildete hiernach im Durchschnitt aller Bahnen und

aller Jahre: 57,3 } Prozent der Brutto-Einnahme.
des Jahrs 1844: 57,2

Entfernt man aus der Spalte des letzten Jahrs die Altona-Kiel und Hamburg-Bergedorf-Bahnen, deren hohe Betriebsausgaben lokalen und vorübergehenden Einflüssen zuzuschreiben sind, so bleibt der Prozentantheil nur 53,2, welches Verhältniß günstiger ist als in irgend einem andern Staate Europa's. Vielleicht ist hier eine passende Veranlassung für den Verfasser dieser Schrift (als vormaligen praktischen Eisenbahn-Direktor) den Eisenbahn-Direktionen unseres Vaterlandes recht angelegentlich zu empfehlen, bei den Bestrebungen für den Vortheil der Aktionäre niemals das Wohl der Eisenbahnbeamten aus den Augen zu verlieren. Wer aus eigener Erfahrung weiß, wie über alle Beschreibung anstrengend für Geist und Körper der äußere Eisenbahndienst ist, wie sehr selbst die gewöhnlichen Dienstleistungen auf die Dauer die Gesundheit beeinträchtigen, in welcher steten Gefahr der Beamte sich befindet, welche außerordentliche Verantwortlichkeit auf ihm lastet: — wer dies weiß, der sollte auch niemals vergessen, daß selbst der höchste Lohn, welchen irgend eine Eisenbahn dafür zahlt, verhältnißmäßig noch immer gering bleibt. Man sollte auf allen Bahnen die Beamten mindestens so hoch bezahlen, daß sie bei bescheidenen Ansprüchen sorgenfrei leben können; das ist aber nicht allenthalben der Fall, vielmehr scheint man zuweilen auf Herabsetzung selbst mäßiger Gehalte hinzuwirken, um für die Aktionäre zu sparen. Man sollte ferner auf allen Bahnen für die Zukunft getreuer Beamten und ihrer Familien sorgen, z. B. durch Pensions- und Unterstützungs-Kassen, zu denen auch die Aktionäre von dem Ueberschusse gewiß gern beitra-

gen werden, wenn sie bedenken, daß sie ihre Dividenden zum großen Theile der Thätigkeit, Sorgfalt und Sparsamkeit des Personals verdanken.

Man lasse sich durch die Erscheinung, daß allerdings auch für geringe unzureichende Bezahlung geeignete Beamten zu erlangen sind, nicht zu dem Glauben verleiten, höhere Gehalte seien überflüssig, vergesse vielmehr niemals, daß auf diese Weise die besten Beamten überhaupt nicht zu erlangen oder nicht zu halten sind, so wie daß die Erfolge des Dienstes ganz anders sind, wenn man ein gesichertes zufriedenes Beamten-Personal besitzt, als wenn dessen Dienstfreudigkeit durch Nahrungssorgen — oder auch durch unangemessene Behandlung — getrübt wird.

5) In Spalte 13 ist von jeder Bahn in jedem Betriebsjahre nachgewiesen, wie sich der Reinertrag zu dem Anlage-Kapital verhalten hat und wir wollen daraus das erste Betriebsjahr und das Jahr 1844 zusammenstellen.

Eisenbahn.	Der Rein-Ertrag war vom Anlage-Kapital Prozente	
	im Jahre 1844.	im ersten Betriebs-Jahre.
1) Magdeburg-Leipzig	8,1	4,5
2) Berlin-Potsdam	7,7	6,8
3) Berlin-Anhalt	6	5,4
4) Bonn-Köln	6	6
5) Taunusbahn	6	6,1
6) Wien-Gloggnitz	5,6	3,7
7) Berlin-Frankfurt	5,6	6
8) Berlin-Stettin	5,5	5,8
9) Kaiser-Ferdinands-Nordbahn .	5	0,9
10) Leipzig-Dresden	4,9	3,6
11) Oberschlesische	4	4,8
12) Rheinische	3,7	1,3
13) Breslau-Schweidnitz-Freiburg	3,7	3,7
14) Düsseldorf-Elberfeld	3,5	1,8
15) Magdeburg-Halberstadt . . .	2,9	1,8
16) München-Augsburg	1,8	2,6
17) Sächsisch-Baierische	1,4	0,3
18) Hamburg-Bergedorf	1	1,5
19) Altona-Kiel	0	0

Fast überall also bedeutende Zunahme, wodurch das Steigen des Werths der Aktien im Allgemeinen gerechtfertigt wird, wenn auch zugegeben werden muß, daß das Verhältniß des Steigens, falls man einzelne Bahnen mit einander vergleicht, sich nach den obigen Zahlen keinesweges geregelt hat.

6) Nach Spalte 14 sind beispielsweise im Jahre 1844 folgende Dividenden (mit Einschluß der Zinsen) an die Eisenbahn-Aktionäre bezahlt:

9 Prozent von der Magdeburg-Leipzig-Bahn,
7½ „ „ „ Berlin-Potsdam-Bahn,
6¾ „ „ „ Berlin-Frankfurt-Bahn,
6½ „ „ „ Berlin-Anhalt-Bahn,

6 Prozent von der Bonn-Köln-Bahn,
6 „ „ „ Taunus-Bahn,
$5\frac{1}{4}$ „ „ „ Wien-Gloggnitz Bahn,
5 „ „ „ Kaiser-Ferdinands-Nordbahn,
5 „ „ „ Berlin-Stettin-Bahn,
5 „ „ „ Leipzig-Dresden-Bahn,
4 „ „ „ Oberschlesischen Bahn,
4 „ „ „ Breslau-Schweidnitz-Freiburg-Bahn,
4 „ (aus dem Baukapitale) von der Sächsisch-Baierischen und Altona-Kiel-Bahn,
3 von der Magdeburg-Halberstadt-Bahn,
3 „ „ Düsseldorf-Elberfeld-Bahn,
$2\frac{1}{2}$ „ „ München-Augsburg-Bahn,
1 „ „ Rheinischen Bahn,
0 „ „ Hamburg-Bergedorf-Bahn.

7) In den Spalten 16 und 17 ist die Lage der Reservefonds am Schlusse der einzelnen Betriebsjahre nachgewiesen, und es ergiebt sich daraus, daß am 31. Dezember 1844 nach dem Durchschnitt einer Meile Bahnlänge besaßen:

13828 Rthlr. Berlin-Potsdam,
8911 Düsseldorf-Elberfeld,
7646 Berlin-Anhalt,
6528 Taunusbahn,
6262 Magdeburg-Leipzig,
5393 Berlin-Frankfurt,
3775 Wien-Gloggnitz,
3325 Berlin-Stettin,
1886 Kaiser-Ferdinands-Nordbahn,
1401 Leipzig-Dresden,
753 Breslau-Schweidnitz-Freiburg,
0 Magdeburg-Halberstadt, Oberschlesische, Rheinische, Bonn-Köln, Sächsisch-Baierische, Hamburg-Bergedorf, Altona-Kiel, München-Augsburg.

Zu Tafel XII. Frequenz und Einnahme dafür.

Die gesammte Personenbewegung auf den Eisenbahnen Deutschlands in den fünf Jahren $184\frac{1}{5}$ und deren Zunahme ist aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich:

Jahr	Durchschnittszahl der befahrenen Meilen Bahnlänge.	Gesammtzahl der Fahrgäste.	Verhältniß der Länge zur Personenzahl wie 1 zu:
1841	150	4,993501	33290
1842	182	6,867994	37736
1843	240	8,088821	33703
1844	290	10,306165	35539
1845	350	12,252858	35008

Obgleich die obigen Verhältnißzahlen nicht haarscharf sind, weil im Laufe eines jeden der Jahre die Länge der offenen Bahnstrecken von Monat zu Monat sich änderte und (um nicht sehr weitläuftige Stückrechnungen vornehmen zu müssen) eine der Wahrheit möglichst nahe kommende Durchschnittszahl angenommen ist, so beweisen jene Zahlen doch so viel, daß die Frequenz im gro-

ßen Durchschnitt keinesweges erheblich zugenommen hat. Die hier zu weit führende Erörterung der Ursachen dieser auffallenden Erscheinung, vielleicht bei einer andern Veranlassung.

1) Die Gesammtzahl der Personen, welche auf 19 nur mit Dampfkraft befahrenen Privat-Eisenbahnen Deutschlands im Jahre 1844 befördert wurde, ist

7,582638,

welches, da diese Bahnen eine Gesammtlänge von 220,96 Meilen haben, für jede Meile Bahnlänge durchschnittlich 34317 Fahrgäste ergiebt.

Die Gesammt-Einnahme dafür war 4,267526 Rthlr., also durchschnittlich auf jede Meile 19316 Rthlr. und für jede Person 17 Sgr.

2) Auf denselben Bahnen (mit Ausnahme von Bonn-Köln, Hamburg-Bergedorf und Altona-Kiel) sind im Jahre 1844: 12,598593 Zentner Güter befördert, was für jede der 200,82 Meilen Länge dieser 16 Bahnen durchschnittlich 62735 Ztr. beträgt. Die Gesammteinnahme dafür war 2,043166 Rthlr., also auf jede Meile Länge 10174 Rthlr. und für jeden Ztr. Gut 4,9 Sgr.

3) Nach einem Durchschnitt der Jahre, wo die einzelnen Eisenbahnen in ganzer Länge eröffnet waren, ist für jede beförderte Person (Spalte 10) durchschnittlich eingekommen:

28	Sgr.	10	Pf.	Berlin-Stettin,
26	„	10	„	Kaiser-Ferdinands-Nordbahn,
26	„	9	„	Berlin-Frankfurt,
24	„	4	„	Leipzig-Dresden,
20	„	11	„	Rheinische Bahn,
16	„	11	„	München-Augsburg,
16	„	7	„	Magdeburg-Leipzig,
16	„	1	„	Sächsisch-Baierische,
14	„	7	„	Oberschlesische,
14	„	5	„	Altona-Kiel,
12	„	11	„	Breslau-Schweidnitz-Freiburg,
12	„	7	„	Magdeburg-Halberstadt,
11	„	11	„	Wien-Gloggnitz,
9	„	4	„	Taunusbahn,
9	„	1	„	Berlin-Potsdam,
9	„	1	„	Düsseldorf-Elberfeld,
7	„	—	„	Berlin-Anhalt,
6	„	7	„	Hamburg-Bergedorf,
5	„	8	„	Bonn-Köln.

4) Ordnet man aber, mit Hülfe der Zahlen in Spalte 16, diese Eisenbahnen nach der Größe ihrer Durchschnitts-Einnahme für eine Person auf eine Meile Bahnlänge befördert, so kamen

4	Sgr.	6	Pf.	bei der Rheinischen Bahn,
4	„	3	„	„ „ Taunusbahn,
4	„	—	„	„ Berlin-Frankfurt,

3 Sgr. 10 Pf. bei Düsseldorf-Elberfeld,
3 : 6 : : Leipzig-Dresden,
3 : 4,5 : : Sächsisch-Baierische,
3 : 3,7 : : Berlin-Stettin,
3 : 3,1 : : Berlin-Anhalt,
3 : 3 : : Berlin-Potsdam,
3 : 1,6 : : Magdeburg-Leipzig,
3 : 0,7 : : Magdeburg-Halberstadt,
2 : 11,4 : : Oberschlesische,
2 : 7 : : Altona-Kiel,
2 : 4 : : Bonn-Köln.

Der große Durchschnitt für alle Bahnen ist 3 Sgr. 4,6 Pf.

5) Nach dem Durchschnitt der Jahre, wo die Eisenbahnen auf ganzer Länge eröffnet waren, haben für jeden beförderten Ztr. Gut (Spalte 11) durchschnittlich eingenommen:

8 Sgr. 5 Pf. Berlin-Anhalt,
7 : 8 : Kaiser-Ferdinands-Nordbahn,
6 : 2,3 : Magdeburg-Leipzig,
5 : 11 : Leipzig-Dresden,
5 : 5,2 : Berlin-Frankfurt,
5 : 1,75 : Berlin-Stettin,
4 : 9 : Oberschlesische,
3 : 9 : Sächsisch-Baierische,
3 : 6 : Altona-Kiel,
3 : 4,5 : Wien-Gloggnitz,
2 : 7,7 : Magdeburg-Halberstadt,
2 : 7 : Breslau-Schweidnitz-Freiburg,
2 : 5 : Rheinische Bahn,
2 : 2,4 : Düsseldorf-Elberfeld.

6) Die Ordnung aber nach der Größe der Durchschnitts-Einnahme für jeden Zentner Gut auf eine Durchschnittsmeile Bahnlänge ist (nach Spalte 17):

9,34 Spf. bei Düsseldorf-Elberfeld,
6,64 : : Berlin-Frankfurt,
6,6 : : Magdeburg-Leipzig, Magdeburg-Halberstadt, Leipzig-Dresden,
6,5 : : Berlin-Anhalt,
6,39 : : Oberschlesischen Bahn,
6,14 : : Sächsisch-Baierischen Bahn,
5,11 : : Rheinischen Bahn.

7) Auf eine Meile Bahnlänge kamen (nach dem Durchschnitt seit Eröffnung auf ganzer Länge) durchschnittlich Personen (Spalte 12):

157476 Bonn-Köln,
156947 Berlin-Potsdam,
130783 Taunusbahn,
111844 Wien-Gloggnitz,
97945 Hamburg-Bergedorf,
88427 Düsseldorf-Elberfeld,
37475 Magdeburg-Leipzig,
33181 Breslau-Schweidnitz-Freibg.,

32138	Rheinische,	23832	Altona-Kiel,
28534	Magdeburg-Halberstadt,	22315	Berlin-Frankfurt,
28234	Sächsisch-Baierische,	16827	Berlin-Anhalt,
26247	München-Augsburg,	15835	Kaiser-Ferdinands-Nordbahn,
25967	Leipzig-Dresden,	15410	Berlin-Stettin.
24039	Oberschlesische,		

Der große Durchschnitt für alle Bahnen war 56497.

8) Von den beförderten Personen wurden nach folgenden Prozentsätzen die verschiedenen Wagenklassen benutzt:

a) 1ste Wagenklasse:

10,7	Proz.	Rheinische Bahn,	1,75	Proz.	Berlin-Stettin,
8,2	=	Berlin-Potsdam,	1,55	=	Magdeburg-Halberstadt,
5,5	=	Wien-Gloggnitz,	1,4	=	Taunusbahn,
3,4	=	Leipzig-Dresden,	1,27	=	Oberschlesische,
3,1	=	Bonn-Köln,	1,2	=	Hamburg-Bergedorf,
3,0	=	Berlin-Anhalt,	1,15	=	München-Augsburg,
2,1	=	Berlin-Frankfurt,	0,9	=	Breslau-Schwdn.-Frb.,
2,05	=	Düsseldorf-Elberfeld,	0,8	=	Sächsisch-Baierische,
1,8	=	Magdeburg-Leipzig,	0,75	=	Altona-Kiel.

Der große Durchschnitt aller Bahnen war 2,8.

b) 2te Wagenklasse:

37	Proz.	Rheinische Bahn,	18,35	Proz.	Düsseldorf-Elberfeld,
33,7	=	Bonn-Köln,	18,2	=	Berlin-Potsdam,
31,0	=	Berlin-Anhalt,	16,95	=	München-Augsburg,
27,85	=	Magdeburg-Halberstadt,	15,35	=	Oberschlesische,
26,9	=	Magdeburg-Leipzig,	12,7	=	Sächsisch-Baierische,
26,4	=	Wien-Gloggnitz,	12,6	=	Bresl.-Schweidn.-Frb.,
26,35	=	Berlin-Stettin,	11,7	=	Hamburg-Bergedorf,
20,3	=	Leipzig-Dresden,	10,9	=	Taunusbahn,
19,8	=	Berlin-Frankfurt,	9,5	=	Altona-Kiel.

Der große Durchschnitt aller Bahnen war 20,8.

c) 3te Wagenklasse:

89,75	Proz.	Altona-Kiel,	70,6	Proz.	Magdeburg-Halberstadt,
87,1	=	Hamburg-Bergedorf,	68,8	=	Düsseldorf-Elberfeld,
86,4	=	Sächsisch-Baierische,	68,5	=	Bresl.-Schwdn.-Freibg.,
83,38	=	Oberschlesische,	67,3	=	Wien-Gloggnitz,
81,9	=	München-Augsburg,	66	=	Berlin-Anhalt,
78,1	=	Berlin-Frankfurt,	61,3	=	Magdeburg-Leipzig,
76,3	=	Leipzig-Dresden,	52,3	=	Rheinische,
73,6	=	Berlin-Potsdam,	33,1	=	Bonn-Köln,
71,9	=	Berlin-Stettin,	27,5	=	Taunusbahn.

Der große Durchschnitt incl. 4te Wagenklasse 76,4.

d) 4te Wagenklasse:

60,2	Proz.	Taunusbahn,	10,8	Proz.	Düsseldorf-Elberfeld,
30,1	=	Bonn-Köln,	0,9	=	Wien-Gloggnitz.

Wenn man die außerordentlich große Verschiedenheit der obigen Zahlen für die Benutzung der verschiedenen Wagenklassen bei den einzelnen Bahnen mit einander vergleicht und zugleich sich daran erinnert, daß über das Verhältniß der Benutzung zu den Preisen bereits genügende Erfahrungen und hinreichend warnende Beispiele vorliegen; so ist nicht wohl zu begreifen, weshalb manche Eisenbahn-Verwaltungen ihre Tarifsätze nicht bereits einer Reform unterworfen haben, welche ebenso sehr im Interesse ihrer Aktionäre als des Publikums zu seyn scheint.

9) Auf eine Meile Bahnlänge kamen ferner durchschnittlich Zentner Güter (Spalte 13):

237513 auf der Rheinischen Bahn,
198322 auf der Düsseldorf-Elberfeld-Bahn,
119443 auf der Wien-Gloggnitz-Bahn,
68754 Magdeburg-Leipzig,
60591 Leipzig-Dresden,
52825 Sächsisch-Baierische,
51211 Magdeburg-Halberstadt,
45074 Kaiser-Ferdinands-Nordbahn,
42629 Berlin-Stettin,
40104 Altona-Kiel,
34920 Breslau-Schweidnitz-Freiburg,
32597 Berlin-Anhalt,
30560 Berlin-Frankfurt,
21432 Berlin-Potsdam,
11364 München-Augsburg,
6440 Taunusbahn.

10) Von diesen Gütern wurde bezahlt (Spalte 22 u. 23) Prozent:

Eilfracht.	gewöhnl. Fracht.	
9,9	90,1	Berlin-Stettin,
5,0	95,0	Berlin-Anhalt,
4,0	96,1	Berlin-Frankfurt,
3,6	96,4	Magdeburg-Leipzig,
3,4	96,6	Magdeburg-Halberstadt,
2,6	98,4	Wien-Gloggnitz,
2,0	98,0	Düsseldorf-Elberfeld und Rheinische,
0,9	99,1	Leipzig-Dresden.

11) Der Antheil jeder einzelnen Eisenbahn an der Gesammtsumme des Personen-Verkehrs auf die Bahnmeile Länge reduzirt und in Prozenten ausgedrückt (Spalte 24) ist gewesen:

14,6	Proz.	Bonn-Köln,	3,4	Proz.	Magdeburg-Leipzig,
14,6	„	Berlin-Potsdam,	3,0	„	Breslau-Schweidnitz-Freiburg,
13,1	„	Taunusbahn,	2,9	„	Rheinische,
10,4	„	Wien-Gloggnitz,	2,6	„	Magdeburg-Halberstadt,
9,1	„	Hamburg-Bergedorf,	2,6	„	Sächsisch-Baierische,
8,2	„	Düsseldorf-Elberfeld,			

2,4 Proz.	Leipzig-Dresden,	2,0 Proz.	Berlin-Frankfurt,
2,4 =	München-Augsburg,	1,5 =	Berlin-Anhalt,
2,2 =	Oberschlesische,	1,4 =	Berlin-Stettin,
2,2 =	Altona-Kiel,		

12) Desgleichen der Antheil an der Waarenmenge des Güter-Verkehrs (Spalte 25):

21,2 Proz.	Rheinische Bahn,	3,8 Proz.	Altona-Kiel,
18,6 =	Düsseldorf-Elberfeld,	3,3 =	Breslau-Schweidnitz-Freiburg,
11,2 =	Wien-Gloggnitz,	3,1 =	Berlin-Anhalt,
6,5 =	Magdeburg-Leipzig,	2,9 =	Berlin-Frankfurt,
5,7 =	Leipzig-Dresden,	2,1 =	Berlin-Potsdam,
4,9 =	Sächsisch-Baierische,	1,8 =	Oberschlesische,
4,9 =	Magdeburg-Halberstadt,	1,1 =	München-Augsburg,
4,2 =	Kaiser-Ferdinands-Nordbahn,	0,6 =	Taunusbahn.
4,1 =	Berlin-Stettin,		

Zu Tafel XIII. Betriebs-Einnahmen.

Die Betriebs-Einnahmen erwachsen aus dem Personen-Verkehr, aus der Güterbeförderung und durch sonstige Einnahmen, welche für jede Eisenbahn und jedes Betriebsjahr in den Spalten 4, 7 und 10 nachgewiesen und in den Spalten 5, 8 und 11 auf den Durchschnitt einer Bahnmeile reduzirt sind. Auch der Antheil obiger Faktoren der Einnahme an der Gesammtsumme ist in den Spalten 6, 9 und 12 berechnet, und wir ordnen die einzelnen Bahnen nach der Größe ihres Antheils (Durchschnitt seit Eröffnung auf ganzer Länge) in den beiden Hauptabtheilungen der Einnahme.

1) Der Prozent-Antheil der Einnahme für Personen-Beförderung an der Gesammt-Einnahme war:

97 Proz.	Bonn-Köln,	72,4 Proz.	Berlin-Frankfurt,
93,7 =	Hamburg-Bergedorf,	71,7 =	Wien-Gloggnitz,
91,9 =	Taunusbahn,	67,3 =	Berlin-Stettin,
89,9 =	Berlin-Potsdam,	66,5 =	Rheinische,
77,2 =	Oberschlesische,	66,1 =	Berlin-Anhalt,
76,8 =	Sächsisch-Baierische,	64,4 =	Düsseldorf-Elberfeld,
75 =	Magdeburg-Halberstadt,	59,3 =	Leipzig-Dresden,
74 =	München-Augsburg,	57,8 =	Magdeburg-Leipzig,
72,8 =	Breslau-Schweidnitz-Freiburg,	53,2 =	Kaiser-Ferdinands-Nordbahn.

Nach dem großen Durchschnitt für alle Bahnen 73,6 Proz.

2) Der Prozent-Antheil dagegen der Einnahme für den Güter-Verkehr, der Vieh- und Reisewagen-Beförderung an der Gesammt-Einnahme:

45 Proz.	Kais.-Ferd.-Nordbahn.	32,4 Proz.	Leipzig-Dresden Bahn,
40,5	Magdeburg-Leipzig,	32,1 =	Berlin-Anhalt,
32,4	Rheinische Bahn,	31,6 =	Berlin-Stettin,

30,1	Proz.	Düsseldorf-Elberfeld,	17,2	Proz.	Oberschlesische,
28,9	„	Altona-Kiel,	16,9	„	Breslau-Schweidnitz-Freiburg,
25,9	„	Berlin-Frankfurt,			
23,9	„	Magdeburg-Halberstadt,	7,3	„	Berlin-Potsdam,
23,0	„	Wien-Gloggnitz,	6,7	„	Taunusbahn,
22,6	„	Sächsisch-Baierische,	4,3	„	Hamburg-Bergedorf,
21,4	„	München-Augsburg,	2,2	„	Bonn-Köln.

Der große Durchschnitt für alle Bahnen ist 23,4 Proz., allein die Benutzung der Eisenbahnen für den Güter-Transport scheint bei sehr vielen Bahnen im Steigen, wie die Vergleichung der obigen Durchschnitts-Prozentantheile mit den Prozentantheilen des Jahrs 1844 zeigt:

Durchschnitt.	Jahr 1844.		
7,3	9,4	Proz.	Berlin-Potsdam,
40,5	44,0	„	Magdeburg-Leipzig,
23,9	30,2	„	Magdeburg-Halberstadt,
25,9	27,8	„	Berlin-Frankfurt,
17,2	22,1	„	Oberschlesische Bahn,
30,1	37,8	„	Düsseldorf-Elberfeld,
32,4	45,2	„	Rheinische Bahn,
22,6	31,3	„	Sächsisch-Baierische,
4,3	8,1	„	Hamburg-Bergedorf,
21,4	22,6	„	München-Augsburg,

3) Die Durchschnitts-Einnahme für jede von den Lokomotiven zurückgelegte Nutzmeile war beispielsweise im Jahre 1844 (Spalte 15):

14	Rthlr.	1	Sgr.	Rheinische Eisenbahn,
13	„	25	„	Düsseldorf-Elberfeld,
13	„	7	„	Taunusbahn,
12	„	22	„	Berlin-Potsdam,
11	„	21	„	Kaiser-Ferdinands-Nordbahn,
11	„	12	„	Sächsisch-Baierische,
11	„	3	„	Berlin-Frankfurt,
10	„	21	„	Leipzig-Dresden,
10	„	3	„	Berlin-Anhalt,
9	„	19	„	Magdeburg-Leipzig,
9	„	10	„	München-Augsburg, (für 1843).
8	„	24	„	Wien-Gloggnitz,
8	„	24	„	Berlin-Stettin,
8	„	6	„	Breslau-Schweidnitz-Freiburg,
7	„	23	„	Magdeburg-Halberstadt,
7	„	6	„	Bonn-Köln,
6	„	23	„	Oberschlesische Bahn,
6	„	4	„	Altona-Kiel,
5	„	18	„	Hamburg-Bergedorf.

4) Die Betriebs-Einnahmen (wie immer Brutto-Einnahmen) waren vom Anlagekapitale Prozente im Jahre 1844:

16,6	Magdeburg-Leipzig,	9,05	Oberschlesische,
15,1	Berlin-Anhalt,	8,5	Magdeburg-Halberstadt,
13,4	Berlin-Potsdam,	8,1	Düsseldorf-Elberfeld,
13,2	Bonn-Köln,	8,05	Breslau-Schweidnitz-Freiburg,
12,4	Taunusbahn,	6,7	München-Augsburg,
10,9	Berlin-Frankfurt,	6,51	Altona-Kiel,
10,3	Berlin-Stettin,	6,3	Rheinische,
10,1	Kaiser-Ferdinands-Nordbahn,	5,6	Hamburg-Bergedorf,
9,4	Leipzig-Dresden,	2,9	Sächsisch-Baierische,
9,1	Wien-Gloggnitz,		

Der große Durchschnitt für alle Bahnen ist 9,6 Prozent des Anlagekapitals.

5) Der Prozent-Antheil jeder Bahn an der Gesammtsumme der Brutto-Betriebs-Einnahmen war auf eine Meile Bahnlänge reduzirt (Spalte 17):

10,63	Wien-Gloggnitz,	4,61	Kaiser-Ferdinands-Nordbahn,
8,91	Berlin-Potsdam,	3,86	Berlin-Stettin,
7,40	Taunusbahn,	3,71	Hamburg-Bergedorf,
7,35	Düsseldorf-Elberfeld,	3,70	Oberschlesische,
6,28	Magdeburg-Leipzig,	3,70	Sächsisch-Baierische,
6,20	Rheinische,	3,42	München-Augsburg,
6,14	Leipzig-Dresden,	3,38	Breslau-Schweidnitz-Freiburg,
5,45	Berlin-Anhalt,	2,71	Magdeburg-Halberstadt,
5,24	Bonn-Köln,	2,45	Altona-Kiel.
4,86	Berlin-Frankfurt,		

Zu Tafel XIV. Betriebs-Ausgaben.

Haupt-Bestandtheile der Betriebs-Ausgaben sind die eigentlichen Transportkosten (Spalte 4), die Bahn-Unterhaltungskosten (Spalte 7) und die Verwaltungs- und allgemeinen Kosten (Spalte 10). Der Durchschnittsbetrag in den Jahren der Eröffnung der Bahnen auf ganzer Länge ist in den Spalten 5, 8, 11, und der Prozent-Antheil der einzelnen Ausgaben an der Gesammtsumme in den Spalten 6, 9, 12 vor Augen gebracht. Eine Reihefolge, nach der Größe der Zahlen daraus gebildet, wird von Interesse sein.

1) Betrag der eigentlichen Transportkosten für die Meile Bahnlänge in Thaler Kourant durchschnittlich und Prozentantheil an der Gesammtausgabe:

Eisenbahn.	Durchschnitt für eine Längenmeile.	Prozent-Antheil.
Taunus-Eisenbahn	17416	77,2
Wien-Gloggnitz	17376	60,9
Düsseldorf-Elberfeld.	16800	63,9
Berlin-Potsdam	15648	66,1
Leipzig-Dresden	12376	71,2
Rheinische	11766	66,0
Magdeburg-Leipzig	11635	64,6
Berlin-Anhalt.	10743	64,5
Altona-Kiel	10141	71,3
Bonn-Köln	8636	56,9
Oberschlesische	8560	69,8
Hamburg-Bergedorf.	8188	45,5
Berlin-Frankfurt.	8009	66,8
München-Augsburg	7435	69,4
Sächsisch-Baierische	6872	49,2
Magdeburg-Halberstadt	6777	60,1
Berlin-Stettin	6665	61,4
Breslau-Schweidnitz-Freiburg . .	6555	62,7
Kaiser-Ferdinands-Nordbahn . .	6539	48,8
Von sämmtlichen Bahnen der große Durchschnitt.	10429	63,0

2) Betrag der Bahn-Unterhaltungskosten in Thlr. Kour. durchschnittlich für die Meile Bahnlänge und Prozentantheil an der Gesammtausgabe:

Eisenbahn.	Durchschnitt für die Längenmeile.	Prozent-Antheil.
Düsseldorf-Elberfeld	7351	26,7
Hamburg-Bergedorf.	7241	38,3
Berlin-Potsdam	5570	23,4
Bonn-Köln	5200	34,2
Magdeburg-Leipzig	4899	26,3
Berlin-Anhalt.	4706	28,1
Sächsisch-Baierische	4525	32,0
Rheinische	4469	25,1
Leipzig-Dresden	3695	21,3
Berlin-Stettin	3505	32,3
Breslau-Schweidnitz-Freiburg . .	3300	31,4
Magdeburg-Halberstadt	3313	30,3
Altona-Kiel	3252	22,9
Oberschlesische	3011	27,1
Wien-Gloggnitz	2768	9,7
Berlin-Frankfurt.	2635	21,8
Taunusbahn	2589	11,5
München-Augsburg	2510	23,4
Kaiser-Ferdinands-Nordbahn . .	2339	17,4
Von sämmtlichen Bahnen der große Durchschnitt.	4046	25,4

Mit ziemlicher Wahrscheinlichkeit ist eine Vermehrung des Antheils der Kosten des Bahnunterhalts an sämmtlichen Kosten für die Zukunft zu behaupten, weil die Zeit der großen Reparaturen auf nur wenigen Bahnen schon jetzt begonnen hat. Dagegen dürften die Kosten des Transports im Allgemeinen sich verringern.

3) Betrag der Verwaltungs- und allgemeinen Kosten in Thlr. Kour. durchschnittlich für die Meile Bahnlänge und Prozentantheil dieser Kosten an der Gesammtausgabe:

Eisenbahn.	Durchschnitt für die Längenmeile.	Prozent-Antheil.
Wien-Gloggnitz Bahn	8385	29,4
Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	4523	33,8
Sächsisch-Baierische	3257	18,8
Hamburg-Bergedorf	2669	16,2
Berlin-Potsdam	2487	10,5
Taunusbahn	2352	11,3
Düsseldorf-Elberfeld	2154	9,4
Magdeburg-Leipzig	1592	9,1
Rheinische	1536	9,9
Berlin-Frankfurt	1413	11,4
Leipzig-Dresden	1282	7,5
Bonn-Köln	1273	8,9
Berlin-Anhalt	1199	7,4
Magdeburg-Halberstadt	855	9,6
Altona-Kiel	826	5,8
München-Augsburg	773	7,2
Berlin-Stettin	674	6,3
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	637	5,9
Oberschlesische	314	3,1
Von sämmtlichen Bahnen der große Durchschnitt	2016	11,6

Die bedeutendste Ziffer unter den Verwaltungskosten bilden die Kosten für das Personal, und da sowohl die Zahl desselben, als die Höhe seiner Besoldungen großentheils von örtlichen Verhältnissen abhängig ist, so erläutert sich dadurch für die mehrsten Bahnen der große oder geringe Antheil dieses Ausgabesatzes.

4) Der Durchschnitts-Betrag aller Betriebs-Ausgaben ist, auf die Bahnmeile Länge und Thlr. Kour. berechnet, wie folgt, gewesen:

Eisenbahn.	Durchschnitt für die Längenmeile der betreffenden Bahn.	Proz.-Anth. an der Summe der Betriebs-Ausg. aller Bahnen auf 1 Ml. reduzirt.
Wien-Gloggnitz Bahn	28529	9,15
Düsseldorf-Elberfeld	26306	8,39
Berlin-Potsdam	23705	7,57
Taunusbahn	22357	7,13
Magdeburg-Leipzig	18127	5,78
Hamburg-Bergedorf	18098	5,77
Rheinische	17771	5,67
Leipzig-Dresden	17353	5,53
Berlin-Anhalt.	16650	5,31
Bonn-Köln	15109	4,82
Sächsisch-Baierische	14654	4,68
Altona-Kiel	14229	4,54
Kaiser-Ferdinands-Nordbahn. . .	13401	4,27
Berlin-Frankfurt.	12058	3,85
Oberschlesische	11885	3,79
München-Augsburg	11828	3,78
Magdeburg-Halberstadt	10945	3,49
Breslau-Schweidnitz-Freiburg . .	10491	3,35
Berlin-Stettin	9830	3,13
Von sämmtlichen Bahnen der große Durchschnitt	16490	—

5) Die sämmtlichen **Betriebs-Ausgaben** waren **Prozente** des **Anlage-Kapitals** (Spalte 16):

7,7 Berlin-Anhalt,
7,2 Bonn-Köln,
6,9 Magdeburg-Leipzig,
6,52 Altona-Kiel,
6,4 Taunus-Eisenbahn,
5,8 Berlin-Potsdam,
5,5 Hamburg-Bergedorf,
5,45 Magdeburg-Halberstadt,
5,35 Breslau-Schweidnitz-Freiburg,
4,8 Kaiser-Ferdinands-Nordbahn,
4,8 Berlin-Frankfurt,
4,5 Düsseldorf-Elberfeld,
4,3 Berlin-Stettin,
4,25 Oberschlesische,
4,14 Leipzig-Dresden,
3,9 München-Augsburg,
3,7 Wien-Gloggnitz,
2,1 Rheinische,
1,25 Sächsisch-Baierische,

Großer Durchschnitt aller Bahnen 4,61 Prozent (bei der Brutto-Einnahme 9,6 Proz.).

6) **Jede** von den **Dampfwagen zurückgelegte Meile** kostete in Thlr. Kour. und Sgr. durchschnittlich (Spalte 15):

7 Rthlr. 19 Sgr. Düsseldorf-Elberfeld,
7 „ 18 „ Sächsisch-Baierische,
7 „ 3 „ Taunus-Eisenbahn,
6 „ 8 „ Rheinische,
6 „ 7 „ Magdeburg-Halberstadt,
6 „ 5 „ Altona-Kiel,
6 „ 2 „ Kaiser-Ferdinands-Nordbahn,

5 Rthlr.	14,5	Sgr.	Berlin-Potsdam;
5	14	=	Hamburg-Bergedorf;
5	12,5	=	Berlin-Anhalt;
5	2	=	Berlin-Frankfurt;
5	1	=	Magdeburg-Leipzig;
4	29	=	Leipzig-Dresden;
4	26	=	München-Augsburg;
4	12	=	Breslau-Schweidnitz-Freiburg;
3	29	=	Wien-Gloggnitz;
3	27,5	=	Oberschlesische;
3	19	=	Berlin-Stettin;
3	17	=	Bonn-Köln.

Großer Durchschnitt aller Bahnen 5 Rthlr. 12 Sgr.

Nachstehende Eisenbahnen haben Pensions- und Unterstützungs-Kassen:

Wien-Gloggnitz;
Kaiser-Ferdinands-Nordbahn;
Berlin-Potsdam (Krankenkasse);
Berlin-Stettin;
Berlin-Anhalt;
Magdeburg-Leipzig;
Oberschlesische;
Rheinische;
Leipzig-Dresden;
Sächsisch-Baierische;
Taunus-Eisenbahn.

Recht sehr zu bedauern ist, daß bisher so wenig für das Personal der Eisenbahnen geschehen ist, und wir wollen hoffen, daß bald die Direktionen Muße finden werden, auch damit sich zu beschäftigen. Wenn die Erfahrung bezeugt, daß man auf den deutschen Bahnen im Allgemeinen sicherer fährt als auf den französischen oder englischen Schienenwegen, so verdanken wir diese Wohlthat großentheils der Tüchtigkeit des Personals, namentlich des untern Personals. Wie lange aber noch werden wir uns dessen rühmen können, wenn man ferner zögert, Eisenbahn-Pensions-Kassen und Eisenbahn-Schulen zu errichten?

Zu Tafel XV. Leistungen und Kosten der Lokomotivkraft.

1) Die Anzahl der auf den einzelnen Bahnen in jedem Betriebsjahre vorhandenen Dampf-, Personen- und Last-Wagen ergeben die Spalten 3, 4, 5. Namentlich ergiebt sich daraus, daß im großen Durchschnitt Ende 1844 auf eine Meile Bahnlänge

1,31 Stück Dampfwagen,
5,4 = Personenwagen,
11,1 = Güter-, Vieh- u. s. w. Wagen,

kamen. Bei den einzelnen Eisenbahnen war das Verhältniß hinsichtlich der Dampfwagen dergestalt, daß auf eine Durchschnittsmeile Bahnlänge kamen:

3,4 Wien-Gloggnitz;
3,4 Berlin-Potsdam;
2,3 Düsseldorf-Elberfeld;
2,05 Taunus-Eisenbahn;

1,9 Hamburg=Bergedorf;
1,6 Leipzig=Dresden;
1,5 Bonn=Köln;
1,4 Berlin=Frankfurt;
1,3 Magdeburg=Leipzig;
1,2 Berlin=Anhalt;
1,2 Rheinische;
1,1 Kaiser=Ferdinands=Nordbahn;
1,1 Oberschlesische;
1,1 Sächsisch=Baierische;
1,0 Magdeburg=Halberstadt;
1,0 München=Augsburg;
0,95 Breslau=Schweidnitz=Freiburg;
0,9 Berlin=Stettin;
0,7 Altona=Kiel.

2) Die Länge jeder einzelnen Eisenbahn verhielt sich zur Gesammtzahl der im Jahre 1844 auf dieser Bahn von den Dampfwagen durchlaufenen Längenmeilen (Spalte 6) wie 1 zu

7183 Wien=Gloggnitz;
4490 Magdeburg=Leipzig;
4223 Berlin=Potsdam;
3700 Bonn=Köln;
3697 Leipzig=Dresden;
3541 Hamburg=Bergedorf;
3391 Düsseldorf=Elberfeld;
3327 Berlin=Anhalt;
3270 Rheinische;
3203 Taunus=Eisenbahn;
2642 Berlin=Stettin;
2394 Berlin=Frankfurt;
2390 Breslau=Schweidnitz=Freiburg;
2363 Kaiser=Ferdinands=Nordbahn;
2316 München=Augsburg;
2235 Oberschlesische;
2210 Magdeburg=Halberstadt;
1682 Sächsisch=Baierische.

3) Eine Lokomotive legte im Durchschnitte 1844 Meilen zurück (Spalte 7):

3535 auf der Magdeburg=Leipzig Bahn;
2939 = = Berlin=Stettin Bahn;
2836 = = Oberschlesischen Bahn;
2704 = = Rheinischen Bahn;
2695 = = Berlin=Anhalt Bahn;
2569 = = Breslau=Schweidnitz=Freiburg Bahn;
2407 = = Bonn=Köln Bahn;
2389 = = Leipzig=Dresden Bahn;
2326 = = München=Augsburg Bahn;
2157 = = Kaiser=Ferdinands=Nordbahn;
2154 = = Magdeburg=Halberstadt Bahn;
2113 = = Wien=Gloggnitz Bahn;
1921 = = Hamburg=Bergedorf Bahn;
1836 = = Berlin=Frankfurt Bahn;
1564 = = Taunus=Eisenbahn;
1514 = = Sächsisch=Baierischen Bahn;
1492 = = Düsseldorf=Elberfeld Bahn;
1232 = = Berlin=Potsdam Bahn.

Hiermit zu vergleichen sind oben die Nachweisungen über die Reparatur=Kosten der Dampfwagen auf den einzelnen Bahnen.

4) Jeder Zug des Jahrs 1844 bestand durchschnittlich aus (Spalte 8):

15,4 Wagen auf der Düsseldorf=Elberfeld Bahn;
12,7 = = = Sächsisch=Baierischen Bahn;

12,3 Wagen auf der Berlin-Anhalt Bahn;
10,5 = = = Oberschlesischen Bahn;
7,6 = = = Berlin-Potsdam Bahn;
6,2 = = = Berlin-Frankfurt Bahn;
4,76 = = = Altona-Kiel Bahn;
3,46 = = = Hamburg-Bergedorf Bahn.

Leider fehlen die entsprechenden Nachweisungen von den übrigen Bahnen, was um so mehr zu bedauern ist, weil auf einigen derselben, z. B. der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn und der Rheinischen Bahn, die Durchschnittszahlen sehr hoch sein würden.

5) Die gesammten Betriebskosten betrugen im Jahre 1844 für den Durchschnitt jeder durchlaufenen Meile Bahnlänge (Spalte 9):

7	Rthlr.	29	Sgr.	Düsseldorf-Elberfeld;
7	=	5	=	Taunus-Eisenbahn;
6	=	12	=	Berlin-Potsdam;
6	=	5	=	Rheinische;
6	=	5	=	Altona-Kiel;
6	=	2	=	Berlin-Anhalt;
6	=	—	=	Kaiser-Ferdinands-Nordbahn;
5	=	27	=	Sächsisch-Baierische;
5	=	3	=	Magdeburg-Halberstadt;
5	=	3	=	Leipzig-Dresden;
5	=	2	=	Magdeburg-Leipzig;
4	=	25	=	Berlin-Frankfurt;
4	=	19	=	Hamburg-Bergedorf;
4	=	17	=	München-Augsburg;
4	=	12	=	Breslau-Schweidnitz-Freiburg;
4	=	3	=	Berlin-Stettin;
3	=	28	=	Wien-Gloggnitz;
3	=	24	=	Oberschlesische;
3	=	17	=	Bonn-Köln.

Der große Durchschnitt für sämmtliche Bahnen ist 5 Rthlr. 9 Sgr., eine so geringe Summe, daß kein anderes Land uns darin gleich kommt.

6) Davon war für 1844 der Durchschnittsbetrag der eigentlichen Transportkosten für jede durchlaufene Bahnmeile (Spalte 10):

5	Rthlr.	15	Sgr.	Taunusbahn;
5	=	7	=	Düsseldorf-Elberfeld;
4	=	12	=	Altona-Kiel;
4	=	6	=	Rheinische Bahn;
3	=	28	=	Berlin-Anhalt;
3	=	26	=	Berlin-Potsdam;
3	=	20	=	Leipzig-Dresden;
3	=	9	=	Magdeburg-Halberstadt;
3	=	7	=	München-Augsburg;
3	=	5	=	Berlin-Frankfurt;

3 Rthlr.	—	Sgr.	Sächsisch=Baierische;
2	=	29	=	Kaiser=Ferdinands=Nordbahn;
2	=	28	=	Magdeburg=Leipzig;
2	=	22	=	Breslau=Schweidnitz=Freiburg;
2	=	16	=	Wien=Gloggnitz;
2	=	16	=	Berlin=Stettin;
2	=	10,5	=	Oberschlesische;
2	=	9,5	=	Hamburg=Bergedorf;
2	=	1	=	Bonn=Köln.

Der große Durchschnitt für alle Bahnen ist 3 Rthlr. 11 Sgr.

7) Die Durchschnitts=Kosten ferner der Bewegkraft waren für jede im Jahre 1844 durchlaufene Meile Bahnlänge (Spalten 12 — 15):

Eisenbahn.	Gesammtkosten.		Davon für Brennstoff.	
	Thlr.	Sgr.	Thlr.	Sgr.
Kaiser=Ferdinands=Nordbahn	2	23½	1	22½
Düsseldorf=Elberfeld	2	8	—	24
Rheinische	2	6	1	7
Taunus=Eisenbahn	2	3	1	12
Leipzig=Dresden	2	1	1	3
Berlin=Anhalt	1	29	1	6
Altona=Kiel	1	26	1	7
Berlin=Potsdam	1	25	1	1
Wien=Gloggnitz	1	20	1	—
Sächsisch=Baierische	1	17	1	—
München=Augsburg	1	8	—	20
Breslau=Schweidnitz=Freiburg . . .	1	8	—	23
Oberschlesische	1	7	—	21
Berlin=Frankfurt	1	6	—	23,5
Bonn=Köln	1	3	—	21
Berlin=Stettin	1	3	—	20
Hamburg=Bergedorf	1	2	—	16
Magdeburg=Leipzig	—	—	—	29
Magdeburg=Halberstadt	—	—	—	29
Großer Durchschnitt für 1844 . . .	1	20	—	29

Die nachstehende Vergleichung ergiebt, daß gegen früher eine nicht unbedeutende Ersparung eingetreten ist.

8) Im großen Durchschnitt aller Betriebsjahre hinsichtlich der in Tabelle XV. verzeichneten Eisenbahnen, ergeben sich folgende Zahlen:

a) Betriebskosten für die durchlaufene Meile Bahnlänge 5 Rthlr. 12 Sgr.
b) Davon eigentliche Transportkosten . . . . 3 = 14 =
c) Kosten der Bewegkraft . . . . 1 = 24 =
und zwar für:
das Personal . . . . 9 Sgr. 1,5 Pf.
den Brennstoff . . . . 33 = — =
das Schmier= und Putz=Material . . . . . 3 = 6 =
Reparaturen . . . . 8 = 6 =

d) **Brennmaterial**-Verbrauch für eine durchlaufene Durchschnittsmeile und zwar
Coaks 228 Pfd. (höchster Durchschnitt 364 Pfd. für Magdeburg-Leipzig, kleinster Durchschn. 114 Pfd für Hamburg-Bergedorf);
Holz 19,15 Kubikfuß (höchster Durchschn. 27,39 Kf. für die K.-Ferdinands-Nordbahn, kleinster Durchschn. 14,41 für die Oberschlesische Bahn).

e) **Oel**-Verbrauch desgl. 16,49 Loth, während die Extreme 28,29 Loth (Breslau-Schweidnitz-Freiburg) und 7 Loth (Kaiser-Ferdinands-Nordbahn) waren.

9) Beispiele der **Preise von Dampfwagen** verschiedener Bahnen und verschiedener Verfertiger:

a) Der Durchschnittspreis der Lokomotive mit Tender und Zubehör auf der **Berlin-Potsdamer** Eisenbahn incl. aller Kosten 14608 Rthlr.

b) Durchschnittspreis der 15 englischen Lokomotive auf der **Berlin-Anhalt**-Eisenbahn incl. aller Kosten 15643 Rthlr.

c) Der Preis der Dampfwagen der Borsigschen Fabrik in Berlin ist 12 — 13000 Rthlr.

d) Der Preis einer Lokomotive von der Société du Renard 10937 Rthlr. (ohne Tender).

e) Durchschnittspreis der Norris'schen Lokomotive auf der **Berlin**-Frankfurt-Eisenbahn 13470 Rthlr.

f) Durchschnittspreis von 14 Lokomotiven der Rheinischen Bahn aus englischen, belgischen und deutschen Fabriken bezogen 15294 Rthlr.

g) Durchschnittspreis der Lokomotive auf der Bonn-Kölner Eisenbahn:
von Sharp Brothers u. Comp. in Manchester mit Tender 14725 Rtl.;
aus der Fabrik der Société de St. Leonhard 14735 Rthlr.

h) Durchschnittspreis der Lokomotive auf der **Kaiser-Ferdinands-Nordbahn** meistentheils aus englischen Fabriken 12335 Rthlr.

i) **Niederschlesisch-Märkische.**
Sharp Brothers u. Comp. in Manchester frei an Bord in Hull ohne Tender 8976 Rthlr.;
Robert, Stephenson u. Comp. in Newcastle frei an Bord in England ohne Tender 9010 Rthlr. Die Tender hierzu von Borsig à 2000 Rthlr.;
A. Borsig in Berlin 12000 Rthlr. mit Tender;
Egells in Berlin 12000 Rthlr. ohne Tender.

k) **Oberschlesische Eisenbahn.**
A. Borsig in Berlin mit Tender 11500 Rthlr.;
R. Stephenson in Newcastle ohne Tender 8840 Rthlr.;
Gebrüder Sharp in Manchester ohne Tender 9044 Rthlr.;
Edmundt's und Herrenkohl in Aachen 7000 Rthlr.;

l) Durchschnittspreis der 8 aus englischen Fabriken bezogenen Lokomotiven auf der **Breslau-Schweidnitz-Freiburg**-Bahn incl. aller Kosten 15560 Rthlr.

m) Durchschnittspreis der 10 englischen Lokomotive incl. aller Kosten auf der Altona-Kieler Eisenbahn 9588 und 9622 Rthlr.

n) Durchschnittspreis der 4 Lokomotive auf der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn aus der Fabrik von Robert Stephenson in Newcastle 10200 Rthlr. ohne und 12040 Rthlr. mit Tender.

o) Durchschnittspreis der 23 Lokomotive aus englischen, 1 aus belgischen Fabriken (4 und 6rädrig) auf der Leipzig-Dresdener Eisenbahn incl. aller Kosten 12585 Rthlr.

p) Sächsisch-Baierische:
R. Stephenson in Newcastle incl. aller Kosten 13828 Rthlr.

q) Baierische Staatsbahn (in Nürnberg zu liefern):
von Meyer in Mülhausen (ohne Eingangzoll) 14004 Rthlr.;
= Keßler und Martiensen in Karlsruhe 14527 Rthlr.;
aus der Fabrik zu Hirschau 15690 Rthlr.

r) Badische Staatseisenbahn.

Lokomotive mit Tender:	niedrigster Preis	höchster Preis
von Sharp, Roberts in Manchester	14680 Rthlr.	15840 Rthlr.
= Robert Stephenson in Newcastle	17164 =	17164 =
= Keßler und Martiensen in Karlsruhe	13989 =	13989 =

s) Zur Vergleichung Preise von Lokomotiven auf französischen Eisenbahnen (Matthias, Etudes sur les Machines locomotives, Paris 1844):

	In der Fabrik. Rthlr.	Auf der Bahn, für welche sie angekauft wurde, mit Zoll ꝛc. Rthlr.
Der Rapide der Versailler Bahn (linkes Ufer) von Roberts und Sharp in Manchester (bei einer Lieferung von zwei Maschinen mit Tender . . .	11186	14830
Eine Passagier-Maschine von Stephenson für die Bahn von Orleans kostete (bei einer Lieferung von 24 Stücken) mit und ohne variable Expansion, ohne Tender	10200	13150
Eine Güter-Maschine von Stephenson	10540	
Maschine mit Parallelogramm von Hawthorn für die Versailler Bahn (linkes Ufer)	9316	
Die vierrädrige Mathieu Murray kostete mit Tender	7532	
Die vierrädrigen Maschinen von Hick in Bolton mit Tender	7711	

	In der Fabrik. Rthlr.	Auf der Bahn, für welche sie angekauft wurde, mit Zoll ꝛc. Rthlr.
Französische Maschinen für die Bahn von Orleans	—	11406
Französische Maschinen vom Staate für die Nordbahn angekauft, wurden (wahrscheinlich loco Fabrik) geschätzt . .	9415	
Ein sechsrädriger Tender von Dürenne in Paris	1850	
Hiervon die sechs Räder mit Achsen allein	545	
Der Tender des Rapide, welcher beladen 9500 Kilog. wiegt, von Roberts und Sharp kostete	1667	

t) Die Preise von Lokomotiven in englischen Fabriken waren im Jahre 1842:

R. Stephenson neue Patent-Lokomotive mit 14zölligem Zylinder und 18 Zoll Hub, in der Fabrik abgenommen . . .	10540	Rthlr.
Ein Tender mit 6 schmiedeeisernen Rädern . . .	2176	=
Sharp Roberts Maschinen neuester Konstruktion mit 14zölligem Zylinder in Manchester	9520	=
Ein sechsrädriger Tender	2380	=
Edw. Bury Maschinen mit 14zölligem Zylinder und 6 Rädern in Liverpool	9962	=
Tender	1584	=
Eine Lokomotive von John Potts in Newton mit 14zölligem Zylinder (20 Zoll Hub)	9860	=

Verpackung, sonstige Unkosten und Fracht bis Hamburg kann man für eine Lokomotive mit Tender auf 450 Rthlr. berechnen; die Eingangssteuer, nach den Sätzen des deutschen Zollvereins, auf etwa 1600 bis 1700 Rthlr. Die obigen englischen Maschinen nebst Tender kosten mithin in Berlin zwischen 12500 und 15500 Rthlr.

u) Die Belgische Regierung hat für Lokomotive aus den dortigen Fabriken mit 14zölligen Zylindern, in Mecheln abgenommen 10760 Rthlr. bezahlt, für Tender mit 6 schmiedeeisernen Rädern 1614 Rthlr.

10) Beispiele der Preise von Personen- und Lastwagen verschiedener Bahnen und verschiedener Verfertiger.

a) Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

1) Bei Winkens u. Comp. in Halle:

a) Personenwagen I. und II. Klasse 2400 Rthlr.

b) = III. Klasse 1700 Rthlr. ohne Batard-Koupé's und ohne Bremsen, für 1920 Rthlr. mit Bremse und für 1900 mit 2 Batard-Koupés I. Klasse, jedoch ohne Bremse.

c) Achträdrige Güterwagen ohne Bremse für 1250 Rthlr., mit Bremse für 1400 Rthlr.

2) Bei der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie:

a) Personenwagen mit Batard-Koupés I. Klasse 2400 Rthlr.

b) Personenwagen III. Klasse mit 6 Koupés wie zu den Preisen ad 1. b.

c) Gepäckwagen für Personenzüge à 850 Rthlr.

d) Achträdrige Güterwagen à 1250 Rthlr. ohne und à 1400 Rthlr. mit Federbuffern.

3) Bei Weisbach in Berlin:

a) Personenwagen I. und II. Klasse à 2400 Rthlr.

b) Personenwagen III. Klasse wie oben ad 1. b.

c) Gepäckwagen 850 Rthlr.

4) Bei Zoller und Pflug in Berlin:

a) Personenwagen I. u. II. Klasse à 2400 Rthlr.

b) dgl. III. Klasse wie oben ad 1. b.

c) Achträdrige Güterwagen ohne Bremse 1250 Rthlr., mit Bremse 1400 Rthlr.

5) Stellmachermeister Finkerney in Breslau;

a) Offene Lastwagen 309 Rthlr.

b) Schweinewagen . 555 „

c) Pferdewagen . . 556 „

	niedrigster Preis		höchster Preis	
b) Badische Staatseisenbahnen.				
Personenwagen I. Klasse:				
von Pauwils u. Comp. in Aachen	1830	Rthlr.	1899	Rthlr.
I. und II. Klasse gemischt:				
von Keßler u. Martiensen in Karlsruhe	1656	„	1656	„
II. Klasse:				
von Pauwels u. Comp. in Aachen	1304	„	1411	„
der Höchster Wagenfabrik . . .	1365	„	1365	„
von Keßler u. Martiensen in Karlsruhe	1303	„	1303	„
III. Klasse Personenwagen:				
von Pauwels u. Talbot in Aachen	1090	„	1185	„
der Höchster Wagenfabrik . . .	1148	„	1148	„
von Harkort in Harkorten . . .	1304	„	1304	„
Gemischte Klassen:				
von Pauwels u. Comp.	1561	„	1561	„
Stehwagen:				
von Keßler u. Martiensen . . .	1005	„	1005	„
Gepäckwagen:				
von Pauwels u. Comp. und Talbot	1073	„	1142	„
Güterwagen, bedeckte:				
von Pauwels u. Comp.	1088	„	1088	„

	niedrigster		höchster	
	Preis.			
Pritschwagen:				
von Pauwels u. Comp.	1016	Rthlr.	1016	Rthlr.
von der Höchster Wagenfabrik . .	859	„	859	„
Pferdewagen:				
von Pauwels u. Comp.	997	„	997	„
Viehtransportwagen:				
von Pauwels u. Comp.	888	„	888	„
von Keßler u. Martiensen . . .	856	„	914	„

c) Berlin-Stettiner Eisenbahn.

Von Zoller und Pflug:				
Personenwagen I. Klasse mit 4 Räd.	1900	„		
Combin:				
Personenwagen I. und II. Klasse mit 6 Rädern	1700	„		
Personenw. II. Klasse mit 6 Räd.	1500	„		
„ II. „ „ 4 „	1200	„		
„ III. „ auf 6 „ mit 5 Koupé's	1016	„		
Persw. III. Kl. auf 6 R. m. 4 Kp.	875	„		
„ III. „ „ 4 „ „ 3 „	700	„		
Passagiergepäckwagen mit 4 Räd. .	475	„		
Equipagewagen mit 4 Rädern . .	325	„		
Bedeckte Güterwagen mit 8 Räd.	1360	„		
Güterwagen mit Aufsatz und Verdeck auf 6 Rädern	584	„		
Güterwagen mit Aufsatz und Verdeck auf 4 Rädern.	325	„	490	„
Pferdewagen mit 4 Rädern. . .	465	„		
Viehwagen mit 4 Rädern . . .	495	„		
Viehw. m. 2 Etagen auf 6 Rädern	630	„		
Viehwagen mit Aufsatz ohne Verdeck auf 6 Rädern	545	„		
Schneepflüge auf 4 Rädern. . .	290	„		

d) Die Preise der Wagen aus der Wagenfabrik von Pauwels u. Comp. in Aachen waren im Jahre 1842:

Personenw. I. Kl. zu 4 Räd. . . .	1685	„
„ II. „ „ 4 „	1126	„
„ III. „ „ 4 „ bedeckt	1040	„
„ III. „ „ 4 „ offen .	915	„
„ I. „ „ 6 „	2228	„
„ II. „ „ 6 „	1451	„
„ III. „ „ 6 „ bedeckt	1344	„

	niedrigster		höchster
	Preis.		
Personenw. III. Kl. zu 6 R. offen .	1195 Rthlr.		
Coakswagen, ganz komplett	845	=	
Güterwagen mit Bremse . . .	845	=	
Viehwagen, ganz komplett	899	=	
Pferdewagen zu 3 Pferden	987	=	
= mit Geschirr	1023	=	

e) Die Preise der Wagen aus der Wagenbau-Anstalt der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompagnie waren:

Personenw. I. Klasse zu 4 Rädern .	1680	=	2080 Rthlr.
= I. = = 6 = .	2200	=	3400 =
= I. = = 8 = .	3360	=	4060 =
= II. = = 4 = .	1380	=	1580 =
= II. = = 6 = .	1800	=	2800 =
= II. = = 8 = .	3060	=	3360 =
= III. = = 4 = .	980	=	1280 =
= III. = = 6 = .	1400	=	2200 =
= III. = = 8 = .	1960	=	2560 =
Kombinirte Wagen = 4 = .	1480	=	1780 =
= = = 6 = .	2200	=	2900 =
= = = 8 = .	3000	=	3600 =
Frachtwagen zu 4 Rädern unbedeckt mit beweglichen Wänden . . .	420	=	530 =
Frachtwagen zu 4 Rädern, bedeckt mit beweglichem Dach	470	=	580 =
Bedeckter Fourgon mit Rollthüren zu 4 Rädern	640	=	900 =
Unbedeckter Fourgon mit Rollthüren zu 6 Rädern	610	=	750 =
Bedeckter Fourgon mit Rollthüren zu 6 Rädern	770	=	1700 =
dgl. mit Rollthüren zu 8 Rädern .	1930	=	2300 =
Equipagewagen zu 4 Rädern . . .	530	=	680 =
Zum Transport von Frachtwagen oder 3—4 Equipagen zu 8 Rädern .	1500	=	2060 =
Pferdewagen zu 4 Rädern	640	=	880 =
Viehwagen zu 8 Rädern	1480	=	2060 =

Das Gewicht einzelner Wagen ist, wie folgt:

	Gewicht der Beschlagtheile.	Zusammen der Wagen.
Personenwagen I. Klasse	35 Ztr. 78 Pfd.	106 Ztr.
Personenw. II. Kl. mit 4 Rädern	28 Ztr. 90 Pfd.	95 Ztr.

	Gewicht der Beschlagtheile.	Zusammen der Wagen.
Personenw. II. Klasse mit 6 Rädern	35 Ztr. 85 Pfd.	
Personenw. III. Klasse mit 4 Rädern	16 Ztr. 56 Pfd.	77 Ztr.
Lastwagen		50 Ztr.

Die Achsen und Räder wiegen paarweise etwa 22 Ztr.

Das Gesammtgewicht eines Zuges ist durchschnittlich z. B. auf der Berlin-Frankfurt Bahn:

Personenzug im Sommer (120 Pass. u. s. w.) . . 1140 Ztr.
dgl. im Winter (90 Pass.) . . . . 800 „
Gemischter Zug (110 Pass. und 360 Ztr. Güter) . 1620 „

11) Die nach den Fahrplänen berechnete Durchschnitts-Geschwindigkeit der Personen- und der Güter-Züge ergiebt sich aus folgender Zusammenstellung.

Bezeichnung der Eisenbahn.	Geschwindigkeit der Personenzüge in einer Stunde. Meilen. Bahnlänge.	Geschwindigkeit der Güterzüge in einer Stunde. Meilen. Bahnlänge.	Fahrzeit der Personenzüge auf einer Meile Bahnlänge. Stunden.	Fahrzeit der Güterzüge auf einer Meile Bahnlänge. Stunden.
Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	3,45	—	0,29	—
Wien-Gloggnitz	3,70	2,35	0,27	0,425
Mürzzuschlag-Gratz . . .	3,12	2,08	0,32	0,48
Olmütz-Prag	3,45	—	0,29	—
Berlin-Potsdam	4,76	—	0,21	—
Berlin-Stettin	4,00	3,12	0,25	0,32
Berlin-Frankfurt . . .	3,80	2,80	0,26	0,36
Breslau-Bunzlau . . .	4,76	3,80	0,21	0,26
Oberschlesische	4,55	3,33	0,22	0,30
Wilhelmsbahn	4,55	—	0,22	—
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	3,80	—	0,26	—
Berlin-Anhalt	4,00	2,38	0,25	0,42
Magdeburg-Leipzig . . .	5,26	4,00	0,19	0,25
Magdeburg-Halberstadt .	4,00	3,33	0,25	0,30
Düsseldorf-Elberfeld . .	3,12	—	0,32	—
Rheinische	3,33	2,57	0,30	0,39
Köln-Minden	5,00	—	0,20	—
Bonn-Köln	3,80	—	0,26	—
Braunschweig-Oschersleben	4,35	3,23	0,23	0,31
Braunschweig-Harzburg .	3,57	—	0,28	—
Braunschweig-Hannover .	4,17	3,23	0,24	0,31
Hamburg-Bergedorf . .	4,17	—	0,24	—
Altona-Kiel	4,76	2,80	0,21	0,36
Leipzig-Dresden	5,00	3,12	0,20	0,32
Sächsisch-Baierische . . .	5,00	—	0,20	—
Taunusbahn	4,55	—	0,22	—
Badische Staatsbahn . .	3,70	1,82	0,27	0,55
Nürnberg-Bamberg . .	4,00	—	0,25	—
Oberhausen-Nordheim . .	4,00	—	0,25	—
München-Augsburg . . .	3,33	—	0,30	—
Glückstadt-Elmshorn . .	4,55	—	0,22	—
Rendsburg-Neumünster .	4,55	—	0,22	—
Cannstadt-Eßlingen . . .	2,80	—	0,36	—
Sächsisch-Schlesische . . .	4,00	—	0,25	—

Die Geschwindigkeit der Eilzüge auf der Great-Western Bahn ist 6,4 deutsche Meilen in der Zeitstunde; zwischen London und Liverpool 7,4; zwischen London und Birmingham 7,9 deutsche Meilen.

Die Geschwindigkeit dagegen auf einigen Eisenbahnen der vereinigten Staaten:

	In der Zeitstunde.	
1) Auf der Long-Island durchschneidenden Bahn . .	6,5	dt. Ml.
2) Auf den Bahnen in den Staaten von Neu-England	4,3 — 5	" "
3) Auf der Erie-Bahn	4,3	" "
4) Auf der Washington-Baltimore-Bahn	4,3	" "
5) Auf der Albany-Buffalo-Bahn	3,2	" "

Die unter 1. bezeichnete Geschwindigkeit ist in den V. St. das Maximum und findet nur auf jener Bahn Statt.

Die von Paris ausgehenden Bahnzüge legen 4,4 bis 5 Meilen in der Zeitstunde zurück.

Die Geschwindigkeit der Personenzüge auf der Belgischen Bahn ist 4,5 bis 5 Meilen, auf der Amsterdam-Haag-Bahn 3,8 bis 4 Meilen, auf der Amsterdam-Arnheim-Eisenbahn 4,4 bis 4,6 Meilen in der Zeitstunde.

12) Nach den Fahrplänen für 1845 wurde auf den nachbezeichneten Bahnen folgende Meilenzahl zurückgelegt:

Mürzzuschlag-Gratz . . .	31500	Uebertrag . .	568800
Wien-Gloggnitz	53100	Rheinische	33410
Kaiser-Ferdinands-Nordb.	121000	Bonn-Köln	27620
Olmütz-Prag	18300	Leipzig-Dresden	44260
Budweis-Linz-Gmunden .	63400	Sächsisch-Baierische . . .	21600
Berlin-Potsdam	15200	Sächsisch-Schlesische . .	300
Berlin-Anhalt	50400	Taunusbahn	21240
Magdeburg-Leipzig . . .	56880	Badische Staatsbahn . .	68340
Magdeburg-Halberstadt .	16740	Würtembergische Staatsb. .	300
Berlin-Stettin	45360	Braunschweigische Staatsb.	30660
Berlin-Frankfurt	23400	Hannoversche Staatsbahnen	18200
Breslau-Bunzlau . . .	19540	Hamburg-Bergedorf . .	5820
Oberschlesische	28300	Altona-Kiel	25600
Breslau-Schweidn.-Freibg.	13680	Glückstadt-Elmshorn . .	1580
Köln-Düsseldorf	480	Rendsburg-Neumünster .	1880
Düsseldorf-Elberfeld . . .	11520	Zusammen . .	869610
Zu übertragen . .	568800		

auf einer gesammten Bahnlänge von 350 dt. Ml.

Nach den Fahrplänen für 1842 wurden auf 182 Meilen Bahnlänge nur 407125 Nutzmeilen von den Zügen zurückgelegt.

XVI. Haupt-Zusammenstellung der Betriebs-Ergebnisse sämmtlicher dem Betriebe übergebenen nur mit Dampfkraft befahrenen Privat-Eisenbahnen Deutschlands von ihrer Eröffnung bis zum Schlusse des Jahres 1844.

Laufende Nummer.	Name der Eisenbahn.	Antheil an der Summe der Länge sämmtlicher eröffneten Eisenbahnen.	Antheil an der Summe des Personenverkehrs für die Bahnmeile.	Antheil an der Summe des Güterverkehrs für die Bahnmeile.	Antheil an der Summe der Betriebs-Einnahmen für die Bahnmeile.	Antheil an der Summe der Betriebs-Ausgaben für die Bahnmeile.
1.	Kaiser-Ferdinands-Nordbahn . . .	19,0	1,4	4,2	4,61	4,27
2.	Wien-Gloggnitz	4,5	10,4	11,2	10,63	9,15
3.	Berlin-Potsdam	1,6	14,6	2,1	8,91	7,57
4.	Berlin-Anhalt	9,1	1,5	3,1	5,45	5,31
5.	Magdeburg-Leipzig	7,1	3,4	6,5	6,28	5,78
6.	Magdeburg-Halberstadt	3,5	2,6	4,9	2,71	3,49
7.	Berlin-Frankfurt	4,9	2,0	2,9	4,86	3,85
8.	Oberschlesische	4,9	2,2	1,8	3,70	3,79
9.	Breslau-Schweidnitz-Freiburg . . .	3,9	3,0	3,3	3,38	3,35
10.	Berlin-Stettin	8,0	1,4	4,1	3,86	3,13
11.	Düsseldorf-Elberfeld	1,6	8,2	18,6	7,35	8,39
12.	Rheinische	5,2	2,9	21,2	6,20	5,67
13.	Bonn-Köln	1,8	14,6	—	5,24	4,82
14.	Leipzig-Dresden	7,0	2,4	5,7	6,14	5,53
15.	Sächsisch-Baierische	4,1	2,6	4,9	3,70	4,68
16.	Hamburg-Bergedorf	1,0	9,1	—	3,71	5,77
17.	Altona-Kiel	6,4	2,2	3,8	2,45	4,54
18.	Taunus-Eisenbahn	2,7	13,1	0,6	7,40	7,13
19.	München-Augsburg	3,7	2,4	1,1	3,42	3,78
	Zusammen . .	100	100	100	100	100

E. Geschichtlich-statistische Bemerkungen über die Unglücksfälle auf den Eisenbahnen Europa's und über deren Ursachen.*)

In einer der neuesten Sitzungen der französischen Akademie der Wissenschaften zu Paris (am 30. März d. J.) wurde über die auf Eisenbahnen stattfindenden Unglücksfälle und deren Ursachen verhandelt (zu vergleichen einen sehr humoristischen Bericht über den eigenthümlichen Karakter dieser Verhandlungen in Nr. 101. Beilage der Augsburger allgemeinen Zeitung, auch die Darstellung der Verhandlungen über die Gefahren der Eisenbahnen in den Sitzungen der Akademie am 16., 23., 30. März und 6. April 1846 im Moniteur universel vom 3. Juni Nr. 154.). Eins der Mitglieder, der Berichterstatter Herr Ponzelet, hob als für den deutschen Karakter rühmliche Thatsache hervor, daß auf den deutschen Eisenbahnen verhältnißmäßig bei weitem die wenigsten Unfälle vorkämen und der Herr Baron C. Dupin, Pair von Frankreich, hat davon Veranlassung genommen, mit gewohnter Umsicht und treffendem Witze zu behaupten:

> daß die Hauptursache der geringen Zahl der Unfälle auf deutschen Schienenwegen in der natürlichen Trägheit und Beschränktheit des deutschen Geistes beruhe.
>
> (Die Deutschen wären des esprits épais, war einer der gelindesten gebrauchten Ausdrücke).

Für jetzt will ich nicht untersuchen ob die große Nachsicht und der blinde Glaube, womit anscheinend sowohl in der Kammer als in der Akademie die statistisch-, staats- und volkswirthschaftlichen Erörterungen des gelehrten Pairs entgegen genommen werden, eine bessere Grundlage haben als die Autorität eines berühmten Namens, obgleich in der allgemeinen Zeitung geradezu behauptet wird, die wissenschaftliche Befähigung des Baron Dupin zu einem Sitze in der Akademie sei weder von der Mehrheit noch von der Minderheit der Gelehrten anerkannt. Auch kann vorläufig unentschieden bleiben, ob der Herr Baron Dupin durch seine bisher bekannt gewordenen Studien überhaupt genügend befähigt ist, über deutsche Verhältnisse zu urtheilen. Allein auf dem speziellen Gebiete des Eisenbahnwesens will ich versuchen, den Werth oder

*) Im Interesse der die Eisenbahnen benutzenden Personen fordern wir die Eisenbahn-Verwaltungen auf, jedesmal sofort nach einem Unfalle eine kurze Anzeige, und demnächst nach Feststellung der Thatsachen eine genaue Mittheilung zu veröffentlichen; wir halten das für eine unerläßliche Pflicht.

Unwerth seiner obengedachten Behauptungen zu beleuchten, weil ich durch meine so eben vollendete:

„Geschichtlich-statistische Darstellung der Eisenbahnen Frankreichs“

Veranlassung hatte, mit den Verhältnissen der Schienenwege auch unserer Nachbarn mich genauer bekannt zu machen.

Es ist einigermaßen schwierig, vielleicht unmöglich, vollständige und gründliche Nachweisungen über die Unfälle auf den französischen Eisenbahnen zu erlangen, wie hinsichtlich der britischen und belgischen Bahnen vorhanden sind; weil die Regierung regelmäßige öffentliche Mittheilungen darüber nicht macht und nur bei erheblichem Unglück die große Presse in Details eingeht. Die unten folgenden Zahlen sind daher für Frankreich nur als Minimum zu betrachten.

Im Allgemeinen kann man die Unfälle auf Eisenbahnen, nach ihren Ursachen unter folgende Klassen bringen:

1) Solche, wo eine Absicht des Umgekommenen, sich selbst das Leben zu nehmen, vorliegt (scheiden bei dieser Erörterung aus).
2) Solche, die lediglich der Unvorsichtigkeit der beschädigten Privatperson zur Last zu legen sind (sind zwar hier aufgenommen, bleiben aber ohne Einfluß auf die Beurtheilung der Wirkungen der Eisenbahnpolizei).
3) Solche, deren Opfer Beamte der Eisenbahn durch Fahrlässigkeit geworden sind.
4) Solche, die in der mangelhaften Beschaffenheit der Fahrbahn (z. B. bauliche Hindernisse auf derselben, Erdrutschungen in Einschnitten, Nachgeben der Dämme, mangelhafter Zustand des Geleises, unrichtige Spurweite, gebrochene oder losgewordene Stühle) oder der Fahrzeuge (Bruch von Achsen oder Rädern, mangelhafte Hemmvorrichtungen), in Nachlässigkeit der Bahn-Aufsichts-Beamte (Bahnwärter, Weichersteller) oder der Fahrbeamte (Lokomotiv-Führer, Kondukteure), endlich in bestimmter Verletzung der Bahn-Polizei-Reglements und sonstiger dienstlicher Vorschriften, durch Beamte der Eisenbahn (zu schnelles Fahren, Nichtbeachten der Signale, Dampfwagen vor und gleichzeitig hinter dem Zuge, Hindernisse auf dem Hauptgeleise u. s. w.) ihre Veranlassung haben.
5) Solche, welche durch die Absicht oder Unvorsichtigkeit dritter Personen entstanden sind und die Beschädigung von andern Fahrgästen zur Folge gehabt haben.

Nicht aus allen Berichten über Unglücksfälle ist mit Bestimmtheit die eigentliche Ursache zu entnehmen, jedoch dürften die hier gemachten Eintheilungen so erhebliche Fehler, daß dadurch die Endresultate unrichtig würden, nicht enthalten.

I. Unfälle auf den Eisenbahnen Frankreichs.

Wir geben hierüber zuerst nach den im Vorstehenden enthaltenen Klassen Nr. 2, 3 und 4 geordnet, folgende Zusammenstellung:

	2. Unfälle, die lediglich der Unvorsichtigkeit der beschädigten Privat-Personen zur Last zu legen sind.	3. Unfälle, deren Opfer Beamte durch eigene Fahrlässigkeit geworden sind.	4. Unfälle veranlaßt durch mangelhafte Beschaffenheit der Fahrbahn oder der Fahrzeuge. Nachlässigkeiten der Beamten oder dritter Personen u. s. w.	Zusammen.
In dem Zeitraum von Anfang des Jahres 1838 bis Ende 1841.				
Anzahl der Getödteten	—	—	1	1
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden	—	—	1 : 6,000000	1 : 6,000000
Anzahl der Verwundeten	—	—	61	61
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden	—	—	1 : 983606	1 : 983606
Summe der Getödteten und Verwundeten	—	—	62	62
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden	—	—	1 : 967794	1 : 967794
Im Jahre 1842.				
Anzahl der Getödteten	1	—	55	56
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden	1 : 4,226620	—	1 : 256848	1 : 254047
Anzahl der Verwundeten	1	—	109	110
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden	1 : 4,226620	—	1 : 38776	1 : 38423
Anzahl der Getödteten und Verwundeten	2	—	164	166
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden	1 : 2,113310	—	1 : 25772	1 : 25461
Im Jahre 1843.				
Anzahl der Getödteten	—	3	1	4
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden	—	1 : 1,954662	1 : 5,863987	1 : 1,465996
Anzahl der Verwundeten	—	—	10	10
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden	—	—	1 : 586399	1 : 586399
Anzahl der Verwundeten und Getödteten	—	3	11	14
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden	—	1 : 1,954662	1 : 533090	1 : 418856
Im Jahre 1844.				
Anzahl der Getödteten	3	—	6	9
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden	1 : 2,157469	—	1 : 1,078735	1 : 719156
Anzahl der Verwundeten	—	—	17	17
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden	—	—	1 : 335394	1 : 335394
Anzahl der Getödteten und Verwundeten	3	—	23	26
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden	1 : 2,157469	—	1 : 281409	1 : 248939

	2. Unfälle, die lediglich der Unvorsichtigkeit der beschädigten Privat-Personen zur Last zu legen sind.	3. Unfälle, deren Opfer Beamte durch eigene Fahrlässigkeit geworden sind.	4. Unfälle veranlaßt durch mangelhafte Beschaffenheit der Fahrbahn oder der Fahrzeuge. Nachlässigkeit der Beamten oder dritter Personen u. s. w.	Zusammen.
Im Jahre 1845.				
Anzahl der Getödteten	—	—	2	2
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden	—	—	1:3,302568	1:3,302568
Anzahl der Verwundeten	—	—	3	3
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden	—	—	1:2,201379	1:2,201379
Anzahl der Getödteten und Verwundeten	—	—	5	5
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden	—	—	1:1,321027	1:1,321027

Läßt man den Zeitraum von 1838 bis incl. 1841 ganz außer Betracht, indem hinsichtlich desselben die Nachrichten doch nur sehr unvollkommen sind, so ergeben sich aus dieser Zusammenstellung nachstehende Folgerungen:

Wenn man zuerst das Verhältniß der Anzahl der bei Unglücksfällen getödteten zur Anzahl der beförderten Personen betrachtet, so ordnen sich die einzelnen Jahre wie folgt:

1: 254000 im Jahre 1842
1: 719000 " " 1844
1:1,465000 " " 1843
1:3,302000 " " 1845

Das Verhältniß der bei den einzelnen Unglücksfällen verwundeten Personen zur Anzahl der beförderten Reisenden war dagegen:

1: 38400 im Jahre 1842
1: 335000 " " 1844
1: 586000 " " 1843
1:2,201000 " " 1845

Rechnet man nun die Anzahl der bei den verschiedenen Unfällen getödteten und verwundeten Personen zusammen und vergleicht die gefundene Summe mit der Anzahl der beförderten Reisenden, so ergeben sich folgende Verhältnisse:

1: 25000 im Jahre 1842
1: 249000 " " 1844
1: 419000 " " 1843
1:1,321000 " " 1845

Im Ganzen verunglückten in dem vierjährigen Zeitraum von 1842 bis 1845: 211 Personen (Verhältniß zu den Beförderten 1:110000); hier-

von wurden getödtet 71 (Verhältniß zu den Beförderten 1 : 326000) und verwundet 140 (Verhältniß zu den Beförderten 1 : 165000).

Die meisten Unglücksfälle kamen in der Klasse 4 vor, wogegen unter Klasse 2 und 3 nur sehr wenige aufgeführt sind. Man kann jedoch in Bezug hierauf wohl kein richtiges Urtheil fällen, da, wie schon oben angeführt, es sehr zu bezweifeln ist, daß die obigen Zahlen ganz vollständig sämmtliche stattgefundene Unglücksfälle in sich fassen. Die Zahl der durch die in der Klasse 4 begriffenen Unglücksfälle, Getödteten und Verwundeten verhält sich zu den beförderten Reisenden wie folgt:

Getödtete und Verwundete.	Getödtete.	Verwundete.	
1 : 26000	1 : 257000	1 : 39000	im Jahre 1842
1 : 281000	1 : 1,079000	1 : 335000	" " 1844
1 : 533000	1 : 1,954000	1 : 586000	" " 1843
1 : 1,321000	1 : 3,302000	1 : 2,201000	" " 1845

Das in jeder Beziehung auf verunglückte Personen ungünstigste Jahr war mithin das Jahr 1842. Hierzu gab das traurige Ereigniß vom 8. Mai 1842 auf der Paris-Versailles-Eisenbahn (linkes Seineufer) Veranlassung. Vor dem am Abend um 5½ Uhr von Versailles abfahrenden Konvoi befanden sich 2 Lokomotive, eine vierräderige, die mit ihrem Tender den Zug eröffnete und eine sechsräderige, die unmittelbar darauf folgte. Etwa 45 Meter von der Departementsstraße Nr. 40., welche die Eisenbahn schneidet, brach die Achse der ersten vierräderigen Lokomotive, in Folge davon stürzte diese 65 Meter davon entfernt, wo die Achse gebrochen war, von dem Bahndamme in den Graben nach der südlichen Seite herab. Durch den hierdurch hervorgebrachten Stoß brach der Tender der kleinen Lokomotive. Die Trümmer derselben wurden auf die Bahn geworfen und veranlaßten, daß die große Lokomotive, welche unmittelbar darauf folgte, quer über die Bahn geworfen und der Tender derselben ebenfalls zertrümmert wurde. Die ersten 5 Wagen, welche mit Personen besetzt waren, stürzten, durch die ungeheure Schnelligkeit der Lokomotive herbeigeführt, über die Trümmer fort, zerschellten theilweise an diesen und bildeten so einen Trümmerhaufen, welcher durch die zur Feuerung bei der Lokomotive benutzten noch brennenden Kohlen entzündet wurde und auf diese Weise eine Feuersbrunst furchtbarer Art herbeiführte. 55 Todte und 109 Verwundete waren die Folgen dieses Unglücks.

Nach dem Ausspruche des Gerichts wirkten hier mehrere der menschlichen Unachtsamkeit und Schuld zuzuschreibende Umstände vereint: 1) der schlechte Zustand des Materials, namentlich der ersten Lokomotive; 2) die fehlerhafte Anordnung des Zuges; 3) die übergroße Schnelligkeit. Die Folgen dieses Ereignisses wirkten sehr nachtheilig auf das Fortschreiten der Eisenbahnen in Frankreich.

Im Jahre 1843 kamen außer den Unfällen, deren Opfer 3 Beamte der Eisenbahn-Gesellschaften waren, nachstehende vor:

Auf der Eisenbahn von Paris nach Orleans wurden am 15. Juli durch eine Lokomotive, welche zur Fortschaffung eines Havarie leidenden Zuges her-

beigerufen wurde, 5 Reisende verwundet. Ueberfahren von leeren Waggons gab auf derselben Bahn am 29. Oktober zur Tödtung einer Person und das Herabstürzen einer Maschine nebst Tender und Wagen vom Bahndamme auf der Paris-Versailles-Eisenbahn (rechtes Ufer) am 11. November zur Verwundung von 5 Reisenden Veranlassung.

Die im Jahre 1844 vorgekommenen Unglücksfälle vertheilen sich auf die einzelnen Bahnen wie folgt:

Ursachen des Unglücks.	Datum.	Namen der Bahnen.									
		Montpellier-Cette.		Paris-Orleans.		St. Etienne nach Lyon.		Paris-Versailles linkes Ufer.		Andrezieux-Roanne.	
		Verwund.	Getödt.	Verwund.	Getödt.	Verwund.	Getödt.	Verwund.	Getödt.	Verwund.	Getödt.
Umwerfen eines Güterzugs.	Febr.	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—
Umwerfen der Personenwagen, durch herabgestürzte Erdmassen auf die Schienen veranlaßt.	Mai.	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—
Bahn-Ueberschreitung hinter einem Tunnel.	29. Juni.	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Von dem Konvoi erreicht bei der Brücke la Mulatière.	eodem.	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Zwei Züge in derselben Richtung fahrend stießen aufeinander, drei Wagen zertrümmert.	21. Juli.	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—
Zwischen Chaville und Sevier wurde ein Wagen umgeworfen.	später.	—	—	—	—	—	1	5	—	—	—
Der von Montpellier abfahrende Konvoi stieß auf der Station Villeneuve gegen mehrere Wagen in dem Bahnhofe, die Ketten zerrissen und die Wagen stürzten mehrere Meter hinab.	29. Juli.	4	3	—	—	—	—	—	—	—	—
Eine Frau in der Nähe der Brücke Malleval über die Schienen gehend wurde von der Lokomotive zermalmt.	später.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Zusammen . .		4	3	—	2	3	3	10	—	—	1

Es wurden demnach im Laufe des Jahres 1844: 9 Personen getödtet und 17 Personen verletzt.

Auf der Bahn von St. Etienne nach Lyon wurden 2 Personen und auf der Bahn von Andrézieux nach Roanne 1 Person getödtet, welche aus Nach-

lässigkeit die Bahn zu spät überschritten. Die 5 übrigen Unglücksfälle entstanden sämmtlich bis auf einen durch Umstürzen der Lokomotive, Personenwagen oder durch Ineinanderfahren der verschiedenen Züge.

Im Jahre 1845 kamen auf den verschiedenen Eisenbahnen folgende Unglücksfälle vor:

Ursachen.	Andrezieux-Roanne.		Straßburg-Basel.		Paris-Orleans.		St. Etienne-Lyon.	
	Verw.	Getödt.	Verw.	Getödt.	Verw.	Getödt.	Verw.	Getödt.
Ein Fuhrmann, dessen Pferde durchgingen, verlor das Bein.	1	—	—	—	—	—	—	—
Die Pferde einer ankommenden Post brachen durch die Barriere als die Lokomotive ankam.	—	—	1	—	—	—	—	—
Zwei Güterzüge trafen auf der Station St. Michel zusammen; die Lokomotive wurden von den Schienen geworfen, der Lokomotivführer fiel zwischen die Räder und blieb todt.	—	—	—	—	—	1	—	—
Lokomotive und Wagen geriethen von den Schienen.	—	—	—	—	—	—	1	—
Die Lokomotive traf einen Wagen auf d. Schienen, der Fuhrmann wurde getödtet.	—	—	—	—	—	—	—	1

War das Jahr 1845 im Ganzen von bedeutenden Unglücksfällen verschont geblieben, so zog der Anfang des Jahres 1846 wieder die allgemeine Aufmerksamkeit auf diesen Gegenstand hin. Die fast in jedem Jahre durch mehrere Unglücksfälle bezeichnete Eisenbahn von St. Etienne nach Lyon war auch im Jahre 1846 die erste, wo bedeutende Verletzungen und Todesfälle vorkamen. Diese Bahn ist eine der ältern, höchst mangelhaft gebaut, die Lokomotive und Wagen sind gleichfalls alt und schwach, die Bahneinfriedigungen sind in einem höchst unbefriedigenden Zustande, weshalb aus diesem Grunde fast jährlich Personen durch Unvorsichtigkeit beim Ueberschreiten oder Ueberfahren des Geleises ihren Tod oder Verletzung finden.

Am 1. März fuhr auf dieser Eisenbahn ein Zug von fast 200 Reisenden von St. Etienne ab, zwischen Givors und Vernaison erlitt die Lokomotive Beschädigungen, so daß der Zug zum Stillstand gebracht wurde. Der Führer desselben sandte sofort nach zweien Seiten um eine Unterstützungs-Lokomotive aus; der nach Givors, wie es nach dem Berichte scheint, abgesandte 1ste Bote (agent) begegnete einem Güterzuge, ließ denselben anhalten und bemächtigte sich der Lokomotive. Als diese nun den Personenzug weiter führte, kam von

Lyon die durch das andere Signal herbeigerufene Lokomotive dem Zuge entgegen. In einer Krümmung, 5 Kilometer von Lyon, wo beide Züge sich nicht frühzeitig genug bemerkten, trafen beide Lokomotive auf einander. Eine derselben wurde zerschmettert, die beiden andern umgestürzt; 6 Waggons von den vorhandenen 12 wurden zertrümmert, 8 Personen starben auf der Stelle und 30 andere (darunter 10 sehr schwer) wurden verwundet. —

Die zur Untersuchung dieses Unglücks ernannte Kommission hat ermittelt, daß die Maschine, welche zerbrach, bereits lange im Dienst war, daß der Oberbau auf weiten Strecken sich in einem schlechten Zustande befand, daß die Krümmung sehr ausgeschliffen war und andererseits die Vorsichtsmaßregeln, welche hätten angewandt werden sollen, von der Verwaltung unterlassen wurden.

Die durch dieses bedeutsame Ereigniß erregte Aufmerksamkeit des Publikums fand leider bald darauf abermals neue Nahrung.

Am 21. März 1846 ging ein Spezialzug, der zur Verfügung der Mitglieder der Deputirtenkammer gestellt war, welche die neuen Befestigungen von Havre besichtigen sollten, von Paris nach Rouen ab. Vor dem Uebergange einer kleinen Brücke jenseit Rosny sah man beim Herannahen an dieselbe eine Diligence quer über dem Schienenwege stehen. Der Maschinist hielt die Lokomotive an, stellte sie sogar rückwärts, die Bremsen wurden angelegt, aber der anhaltende Zug hatte dessenungeachtet gerade noch so viel Kraft, um dem Bahnkarren, auf welchem die Diligence stand, einen kleinen Stoß zu geben, der Karren glitt unter der Diligence weg, diese fiel um und 3 Menschen wurden erschlagen, mehrere verwundet.

Der schlechte Zustand der Bremsvorrichtungen lediglich soll der Grund dieses Unglücks gewesen sein, welches also allein der Verwaltung der Eisenbahn zur Last fällt.

Ein dritter Unglücksfall geschah am 7ten Mai auf der Eisenbahn von Alais. In Folge des Bruchs eines der Räder der Lokomotive erlitt nämlich der Zug eine so heftige Erschütterung, daß dadurch 16 Personen mehr oder weniger verwundet wurden. Ob davon Einzelne gestorben sind, ist noch nicht bekannt geworden.

II. Unglücksfälle auf den Eisenbahnen Englands.

Wenn man dieselben ebenfalls nach den im Vorstehenden enthaltenen Klassen Nr. 2, 3 und 4 ordnet, so erhält man folgende Resultate:

	2. Unfälle, die lediglich der Unvorsichtigkeit der beschädigten Privat-Personen zur Last zu legen sind.	3. Unfälle, deren Opfer Beamte durch eigene Fahrlässigkeit geworden sind.	4. Unfälle, veranlaßt durch mangelhafte Beschaffenheit der Fahrbahn oder der Fahrzeuge. Nachlässigkeit der Beamten oder dritter Personen u. s. w.	Zusammen.
In den letzten fünf Monaten des Jahres 1840 so wie im Jahre 1841.				
Anzahl der Getödteten	23	46	46	115
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden	1 : 1,151288	1 : 575644	1 : 575644	1 : 230257
Anzahl der Verwundeten	30	62	203	295
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden	1 : 882654	1 : 427091	1 : 130441	1 : 89761
Anzahl der Verwundeten u. Getödteten	53	108	249	410
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden	1 : 499615	1 : 245181	1 : 106344	1 : 64584
Im Jahre 1842.				
Anzahl der Getödteten	26	42	5	73
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden	1 : 821479	1 : 508534	1 : 4,271689	1 : 292581
Anzahl der Verwundeten	22	35	14	71
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden	1 : 970839	1 : 610241	1 : 1,525603	1 : 300823
Anzahl der Getödteten u. Verwundeten	48	77	19	144
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden	1 : 444967	1 : 277370	1 : 1,124127	1 : 148322
Im Jahre 1843.				
Anzahl der Getödteten	24	—	3	27
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden	1 : 1,065521	—	1 : 8,524175	1 : 947131
Anzahl der Verwundeten	17	—	3	20
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden	1 : 1,504266	—	1 : 8,524175	1 : 1,278626
Anzahl der Getödteten u. Verwundeten	41	—	6	47
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden	1 : 623720	—	1 : 4,262088	1 : 544092
Im Jahre 1844.				
Anzahl der Getödteten	7	33	44	84
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden	1 : 4,337579	1 : 920093	1 : 690069	1 : 361465
Anzahl der Verwundeten	9	28	91	128
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden	1 : 3,373672	1 : 1,084395	1 : 333659	1 : 237211
Anzahl der Getödteten u. Verwundeten	16	61	135	212
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden	1 : 1,897691	1 : 497755	1 : 224912	1 : 143222

	2. Unfälle, die lediglich der Unvorsichtigkeit der beschädigten Privat-Personen zur Last zu legen sind.	3. Unfälle, deren Opfer Beamte durch eigene Fahrlässigkeit geworden sind.	4. Unfälle veranlaßt durch mangelhafte Beschaffenheit der Fahrbahn oder der Fahrzeuge. Nachlässigkeit der Beamten oder dritter Personen u. s. w.	Zusammen.
In den ersten 6 Monaten des Jahres 1845.				
Anzahl der Getödteten	9	36	55	100
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden	1:1,857839	1:464459	1:304010	1:167205
Anzahl der Verwundeten	10	24	110	144
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden	1:1,672055	1:696690	1:152005	1:116114
Anzahl der Verwundeten u. Getödteten	19	60	165	244
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden	1:880030	1:278676	1:113373	1:69526

Anmerkung. Die letzte Hälfte des Jahres 1845 konnte nicht aufgenommen werden, weil darüber die statistischen Berichte noch nicht veröffentlicht sind.

Ordnet man nun die im Vorstehenden enthaltenen Angaben in ähnlicher Weise wie bei den Unglücksfällen auf den französischen Eisenbahnen, so erhält man:

1) Für das Verhältniß der Anzahl der getödteten zur Anzahl der beförderten Personen nachstehende Reihenfolge:

1:167000 in den 6 ersten Monaten des Jahres 1845,
1:230000 in den letzten 5 Monaten des Jahres 1840 und im Jahre 1841,
1:292000 im Jahre 1842,
1:361000 „ „ 1844,
1:947000 „ „ 1843.

2) Das Verhältniß der verwundeten zu den beförderten Personen stellte sich folgendermaßen:

1: 90000 in den letzten 5 Monaten des Jahres 1840 und im Jahre 1841,
1: 116000 in den 6 ersten Monaten des Jahres 1845,
1: 237000 im Jahre 1844,
1: 301000 „ „ 1842,
1:1,279000 „ „ 1843.

3) Die Anzahl der bei den verschiedenen Unfällen getödteten und verwundeten Personen verhielt sich zu der Summe der beförderten Personen wie

1: 64000 in den letzten 5 Monaten des Jahres 1840 und im Jahre 1841,
1: 69000 in den ersten 6 Monaten des Jahres 1845,
1:143000 im Jahre 1844,

1 : 148000 „ „ 1842,
1 : 544000 „ „ 1843.

In dem Zeitraume von 4 Jahren 11 Monaten verunglückten im Ganzen 1057 Personen (Verhältniß zu den beförderten 1 : 95000); hiervon wurden getödtet 399 (Verhältniß zu den beförderten Personen 1 : 252000), verwundet 658 (Verhältniß zu den beförderten Personen 1 : 153000).

In den ersten Jahren war namentlich die Zahl der durch ihre eigene Unvorsichtigkeit getödteten und verwundeten Personen sehr bedeutend und verhielt sich zu den beförderten Personen, wie folgt:

1 : 445000 im Jahre 1842,
1 : 499000 in den 5 letzten Monaten des Jahres 1840 und im Jahre 1841,
1 : 623000 im Jahre 1843,
1 : 880000 in den 6 ersten Monaten des Jahres 1845,
1 : 1,898000 im Jahre 1844.

Es geht somit hieraus hervor, daß diese Art Unglücksfälle sich fast mit jedem Jahre vermindert hat, und nur das Jahr 1845 scheint, in Betracht der ersten 6 Monate desselben, eine Ausnahme machen zu wollen.

Die Zahl der durch ihre Fahrlässigkeit sich selbst geopferten Beamten war, mit Ausnahme des Jahres 1843, in welchem kein einziger derartiger Unfall vorkam, sehr bedeutend, indem das Verhältniß der Anzahl der getödteten und verwundeten Beamten zur Summe der beförderten Reisenden sich, wie folgt, gestaltete:

1 : 245000 in den letzten 5 Monaten des Jahres 1840 und im Jahre 1841,
1 : 277000 im Jahre 1842,
1 : 278000 in den ersten 6 Monaten des Jahres 1845,
1 : 498000 im Jahre 1844.

Die Anzahl der durch die in der Klasse 4 zusammengefaßten Unfälle getödteten und verwundeten Personen verhielt sich zu den beförderten Reisenden wie:

Getödtete und Verwundete.	Getödtete.	Verwundete.	
1 : 106000	1 : 576000	1 : 130000	in den letzten 5 Monaten des Jahres 1840 und i. J. 1841,
1 : 113000	1 : 304000	1 : 152000	in den ersten 6 Monaten des Jahres 1845,
1 : 225000	1 : 690000	1 : 334000	im Jahre 1844,
1 : 1,124000	1 : 4,272000	1 : 1,526000	„ „ 1842,
1 : 4,262000	1 : 8,524000	1 : 8,524000	„ „ 1843.

Geht man nun auf die näheren Ursachen ein, so findet man, daß im Jahre 1841 sehr viel Unglücksfälle dadurch herbeigeführt wurden, daß Personen aus den im Fahren begriffenen Wagen sprangen oder auf diese steigen wollten; Andere fielen von der Decke der Wagen, wohin sie ohne Erlaubniß gestiegen waren, herab; Andere wurden vom Zuge zermalmt, während sie die Bahn überschritten; noch Andere wurden auf den Schienen schlafend getödtet.

Dieselben Ursachen wirkten auf die Unglücksfälle in den späteren Jahren ebenfalls sehr bedeutend ein.

Unter den in der 4ten Klasse aufgeführten Unglücksfällen, wobei das Publikum am meisten interessirt ist, fiel einer auf der Nottingham-Zweigbahn von der Midland-Counties-Eisenbahn am 2. Nov. 1844 vor, welcher durch den unzeitigen Diensteifer des Bahnhofinspektors zu Nottingham veranlaßt wurde; ein anderer entstand auf der südöstlichen (South-Eastern) Eisenbahn am 28. Juli 1845 durch die unzeitige Geschäftigkeit des Hauptwächters zu Tombridge. Beide handelten ohne Ueberlegung und ertheilten eigenmächtig den Maschinenführern Befehle, wozu sie kein Recht hatten, was Veranlassung zu Kollisionen gab, wovon die eine höchst verderbliche Folgen, die andere höchst ernstliche nach sich zog. Dieses wäre ohne das Dazwischenkommen derselben sehr wahrscheinlich nicht geschehen.

Unzureichende Anordnungen von Seiten einiger Eisenbahngesellschaften, bei andern der ausschließliche Gebrauch von Handlaternen und in einem Falle auch einer Handschelle bei Tage, wie der Gebrauch von Handlaternen zur Nachtzeit bei den sich drängenden Stationen und Verbindungspunkten der Eisenbahnen, sind Ursache von verschiedenen Unglücksfällen auf den englischen Bahnen geworden. Es möchte daraus die Nothwendigkeit zweifelloser Signale bei der Nachtzeit hervorgehen. Die südöstliche Eisenbahn-Gesellschaft hat jüngst Signale angenommen, die dem Zwecke vollständig entsprechen sollen.

Ein Unfall ereignete sich auf der Eastern-Counties-Eisenbahn, dadurch daß die Lokomotive von den Schienen lief. Dieser in der Nähe von Chesterford am 4. August 1845 geschehene Unfall ist der für manche Strecken zu großen Schnelligkeit zugeschrieben worden, und man hat dann erst (was in Deutschland fast allgemein ist) Handweiser zur Bezeichnung der Neigungen der Bahn angelegt.

Einige Unglücksfälle der ersten Klasse sind auch dem sorglosen Fahren der Maschinenführer zugeschrieben. Obgleich vollkommen unterrichtet von den traurigen Folgen einer Uebereilung oder einer sonstigen Vernachlässigung ihrer Vorschriften, sind doch, so scheint es, einige Lokomotiv-Führer so abgestumpft gegen die Gefahren ihres Berufes geworden, daß sie oftmals nicht nur das wachsame Auge nach Außen schließen, sondern auch eine Geschwindigkeit im Fahren sich erlauben, welche ihr und der Reisenden Leben in Gefahr bringen muß. Unfälle dieser letzten Gattung sind während der letzten 8 Monate des Jahres 1845 häufiger geworden, als in irgend einer Periode zuvor, da nicht weniger als 15, fast die Hälfte der im Ganzen auf diese Weise geschehenen Unglücksfälle (drei davon auf der Eastern-Counties-Eisenbahn) in dem kurzen Zeitraume von 22 Tagen sich ereigneten, am 18ten, 26ten Oktober und am 9ten November. Dabei ist zu bemerken, daß (nach den übereinstimmenden Berichten englischer Blätter) erfahrene Lokomotiv-Führer und Maschinenmeister selten sind, so daß die Gesellschaften oft Personen die Führung anvertrauen müssen, für deren Tüchtigkeit sie keine hinlängliche Gewähr haben. Im Allgemeinen jedoch giebt man (das muß zur Wahrung ihrer Ehre

bemerkt werden) den englischen Lokomotiv-Führern das Zeugniß, daß sie nüchtern, aufmerksam, verständig und unerschrocken sind.

III. Unfälle auf den Eisenbahnen Belgiens.

Beobachtet man bei der Aufzählung derselben dieselbe Eintheilung wie bei den im Vorhergehenden enthaltenen Unfällen, so erhält man folgende Zusammenstellung:

	2. Unfälle, die lediglich der Unvorsichtigkeit der beschädigten Privat-Personen zur Last zu legen sind.	3. Unfälle, deren Opfer Beamte durch eigene Fahrläßigkeit geworden sind.	4. Unfälle veranlaßt durch mangelhafte Beschaffenheit der Fahrbahn oder der Fahrzeuge. Nachlässigkeiten der Beamten oder dritter Personen u. s. w.	Zusammen.
Vom Jahre 1835 bis 1839.				
Anzahl der Getödteten	8	15	3	26
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden	1 : 858294	1 : 457757	1 : 2,255452	1 : 264091
Anzahl der Verwundeten	10	15	3	28
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden	1 : 686636	1 : 457757	1 : 2,255452	1 : 245228
Anzahl der Getödteten und Verwundeten	18	30	6	54
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden	1 : 381464	1 : 228878	1 : 1,127726	1 : 127455
In den Jahren 1840 und 1841.				
Anzahl der Getödteten	4	1	1	6
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden	1 : 1,209766	1 : 4,839063	1 : 4,839063	1 : 806510
Anzahl der Verwundeten	4	10	6	20
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden	1 : 1,209766	1 : 483906	1 : 806510	1 : 241953
Anzahl der Getödteten und Verwundeten	8	11	7	26
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden	1 : 604883	1 : 439914	1 : 691295	1 : 186118
Im Jahre 1842.				
Anzahl der Getödteten	2	4	—	6
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden	1 : 1,362052	1 : 681026	—	1 : 454018
Anzahl der Verwundeten	—	4	3	7
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden	—	1 : 681026	1 : 908036	1 : 389158
Anzahl der Verwundeten und Getödteten	2	8	3	13
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden	1 : 1,362052	1 : 340513	1 : 908036	1 : 209546

	2. Unfälle, die lediglich der Unvorsichtigkeit der beschädigten Privat-Personen zur Last zu legen sind.	3. Unfälle, deren Opfer Beamte durch eigene Fahrlässigkeit geworden sind.	4. Unfälle, veranlaßt durch mangelhafte Beschaffenheit der Fahrbahn oder der Fahrzeuge. Nachlässigkeit der Beamten oder dritter Personen u. s. w.	Zusammen.
Im Jahre 1843.				
Anzahl der Getödteten	5	3	4	12
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden	1 : 617070	1 : 1,028449	1 : 771337	1 : 257112
Anzahl der Verwundeten	2	8	13	23
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Personen	1 : 1,542674	1 : 385668	1 : 237334	1 : 134141
Anzahl der Getödteten und Verwundeten	7	11	17	35
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden	1 : 440764	1 : 280486	1 : 181491	1 : 88153
Im Jahre 1844.				
Anzahl der Getödteten	4	2	2	8
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Personen	1 : 845382	1 : 1,690764	1 : 1,690764	1 : 422691
Anzahl der Verwundeten	2	11	12	25
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Personen	1 : 1,690764	1 : 280486	1 : 257112	1 : 123414
Anzahl der Getödteten und Verwundeten	6	13	14	33
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Personen	1 : 563588	1 : 237335	1 : 220382	1 : 102443

Hieraus lassen sich nachstehende Folgerungen ableiten:

Das Verhältniß der Anzahl der Getödteten zur Anzahl der beförderten Personen war

1 : 257000 im Jahre 1843,
1 : 264000 in den Jahren von 1835 bis 1839,
1 : 423000 im Jahre 1844,
1 : 454000 „ „ 1842,
1 : 806000 in den Jahren 1840 und 1841.

Die Anzahl der bei den verschiedenen Unfällen verwundeten Personen verhielt sich zur Anzahl der beförderten Reisenden wie

1 : 123000 im Jahre 1844,
1 : 134000 „ „ 1843,
1 : 242000 in den Jahren 1840 und 1841,
1 : 245000 „ „ „ von 1835 bis 1839,
1 : 389000 im Jahre 1842.

Das Verhältniß der Anzahl der getödteten und verwundeten Personen zur Anzahl der beförderten gestaltete sich wie folgt:

1 : 88000 im Jahre 1843,

1 : 102000 = = 1844,
1 : 127000 in den Jahren von 1835 bis 1839,
1 : 186000 = = = 1840 und 1841,
1 : 209000 im Jahre 1842.

In dem Zeitraume vom Jahre 1835 bis Ende 1844 wurden im Ganzen getödtet 58 Personen (Verhältniß zu den beförderten 1 : 360000), verwundet 103 (Verhältniß zu den beförderten 1 : 203000) es verunglückten mithin im Ganzen 161 Personen (Verhältniß zu den beförderten 1 : 130000).

Die Zahl der durch ihre eigene Unvorsichtigkeit verunglückten Personen war namentlich in den ersten Jahren bedeutend, hat aber seitdem abgenommen und war namentlich im Jahre 1842 sehr geringe. Es verhielt sich nämlich die Summe der getödteten und verwundeten Personen zur Anzahl der beförderten Personen wie

1 : 381000 in den Jahren 1835 bis 1839,
1 : 441000 im Jahre 1843,
1 : 563000 = = 1844,
1 : 605000 in den Jahren 1840 und 1841,
1 : 1,362000 im Jahre 1842.

Am zahlreichsten waren fast in jedem Jahre die Unfälle, deren Opfer Beamte, theils Heizer, theils Wächter, theils Maschinenführer u. s. w. größtentheils durch ihre Fahrlässigkeit wurden.

Die Anzahl der auf diese Weise Getödteten und Verwundeten verhielt sich zur Summe der beförderten Personen wie

1 : 229000 in den Jahren 1835 bis 1839,
1 : 237000 im Jahre 1844,
1 : 280000 = = 1843,
1 : 340000 = = 1842,
1 : 440000 in den Jahren 1840 und 1841.

Am Geringsten war mit Ausnahme der beiden Jahre 1843 und 1844 die Anzahl der durch die in der Klasse 4 zusammengefaßten Unfälle verunglückten Personen. Sie verhielten sich nämlich zur Anzahl der beförderten wie

Getödtete und Verwundete.	Getödtete.	Verwundete.	
1 : 181000	1 : 771000	1 : 237000	im Jahre 1843,
1 : 220000	1 : 1,691000	1 : 257000	= = 1844,
1 : 691000	1 : 4,839000	1 : 806000	in den Jahren 1840 und 1841,
1 : 908000		1 : 908000	im Jahre 1842,
1 : 1,128000	1 : 2,255000	1 : 2,255000	in den Jahren 1835 — 1839.

Diese Unfälle hatten in den Jahren 1843 und 1844 meistentheils darin ihren Grund, daß Achsenbrüche an Waggons oder das Abspringen eines Theils des Zuges von den Schienen geschahen.

IV. Unfälle auf den Eisenbahnen Deutschlands.

Die Anzahl derselben war, verglichen mit denen auf den Eisenbahnen der andern Ländern nur gering, indem (nach Inhalt der Jahresberichte der Eisenbahngesellschaften und Nachrichten in öffentlichen Blättern)

im Jahre 1841: 1,
" " 1842: 1,
" " 1843: 1,
" " 1844: 2 und
" " 1845: 2

Unfälle sich ereigneten.

Ordnet man die hierbei getödteten und verwundeten Personen ebenfalls nach der bei den Eisenbahnen Frankreichs, Englands und Belgiens gemachten Eintheilung, so ergeben sich folgende Resultate:

	2. Unfälle, die lediglich der Unvorsichtigkeit der beschädigten Privat-Personen zur Last zu legen sind.	3. Unfälle, deren Opfer Beamte durch Fahrlässigkeit geworden sind.	4. Unfälle, veranlaßt durch mangelhafte Beschaffenheit der Fahrbahn oder der Fahrzeuge, Nachlässigkeit der Beamten rc.	Zusammen.
Im Jahre 1841.				
Anzahl der Getödteten . .	—	—	4	4
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden . .	—	—	1 : 1,248375	1 : 1,248375
Anzahl der Verwundeten .	—	—	6	6
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden . .	—	—	1 : 832250	1 : 832250
Summe der Getödteten u. Verwundeten	—	—	10	10
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden . .	—	—	1 : 499350	1 : 499350
Im Jahre 1842.				
Anzahl der Getödteten . .	—	1	—	1
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden . .	—	1 : 6,867994	—	1 : 6,867994
Anzahl der Verwundeten .	—	—	—	—
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden . .	—	—	—	—
Summe der Getödteten u. Verwundeten	—	—	—	1
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden . .	—	—	—	1 : 6,867994
Im Jahre 1843.				
Anzahl der Getödteten . .	—	1	—	1
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden . .	—	1 : 8,088821	—	1 : 8,088821
Anzahl der Verwundeten .	—	—	—	—
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden . .	—	—	—	—

	2. Unfälle, die lediglich der Unvorsichtigkeit der beschädigten Privat-Personen zur Last zu legen sind.	3. Unfälle, deren Opfer Beamte durch Fahrlässigkeit geworden sind.	4. Unfälle, veranlaßt durch mangelhafte Beschaffenheit der Fahrbahn oder der Fahrzeuge, Nachlässigkeit der Beamten ꝛc.	Zusammen.
Summe der Getödteten u. Verwundeten.	—	1	—	1
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden . .	—	1 : 8,088821	—	1 : 8,088821
Im Jahre 1844.				
Anzahl der Getödteten . .	1	1	—	2
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden . .	1 : 10,306165	1 : 10,306165	—	1 : 5,306165
Anzahl der Verwundeten .	—	—	—	—
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden . .	—	—	—	—
Summe der Getödteten u. Verwundeten.	—	—	—	2
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden . .	—	—	—	1 : 5,306165
Im Jahre 1845.				
Anzahl der Getödteten . .	—	1	1	2
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden . .	—	1 : 12,252858	1 : 12,252858	1 : 6,126429
Anzahl der Verwundeten .	—	—	6	6
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden . .	—	—	1 : 2,042143	1 : 2,042143
Summe der Getödteten u. Verwundeten.	—	1	7	8
Verhältniß zur Anzahl der beförderten Reisenden . .	—	1 : 12,252858	1 : 1,750408	1 : 1,531607

Aus dieser Zusammenstellung ergiebt sich Folgendes:

1) Betrachtet man zuerst das Verhältniß der Anzahl der getödteten zur Anzahl der beförderten Personen, so ordnen sich die einzelnen Jahre wie folgt:

1 : 1,248000 im Jahre 1841,
1 : 5,306000 " " 1844,
1 : 6,126000 " " 1845,
1 : 6,868000 " " 1842,
1 : 8,089000 " " 1843.

2) Die bei den einzelnen Unglücksfällen verwundeten Personen verhielten sich zu den beförderten Reisenden wie

1 : 832000 im Jahre 1841,
1 : 2,042000 " " 1845,

1 : 5,306000 " " 1844,
1 : 6,868000 " " 1842,
— " " 1843.

3) Das Verhältniß der Summe der getödteten und der verwundeten Personen zur Anzahl der beförderten Reisenden war:

1 : 499000 im Jahre 1841,
1 : 1,532000 " " 1845,
1 : 5,306000 " " 1844,
1 : 6,868000 " " 1842,
1 : 8,089000 " " 1843.

In dem Zeitraume von 1841 bis 1845 betrug die Anzahl der Verunglückten 22 (Verhältniß zu den beförderten Personen 1 : 1,932000), hiervon wurden getödtet 10 (Verhältniß zu den beförderten Personen 1 : 4,251000) verwundet 12 (Verhältniß zu den beförderten Personen 1 : 3,542000).

Die Zahl der durch ihre eigene Unvorsichtigkeit zu Tode gekommenen Privatpersonen war sehr gering, indem nur im Jahre 1844 ein Fall der Art bekannt geworden ist.

Ein Reisender auf der Anhalt-Bahn lehnte sich nämlich ungeachtet wiederholter Warnungen aus dem Wagenfenster, um einen nachfolgenden Wagen zu beobachten. Bei der Durchfahrt unter einer Brücke stieß er mit dem Kopfe gegen einen Pfeiler an und starb in Folge dieser Verletzung.

Ebenso war die Zahl der bekannten Unfälle, deren Opfer Beamte durch ihre Fahrlässigkeit wurden, sehr gering.

In jedem der Jahre 1842, 1843, 1844 und 1845 ergab sich nur ein Fall und stellt sich mithin das Verhältniß zu den beförderten Personen überaus günstig.

Von den in der Klasse 4 zusammengefaßten Unfällen wurde einer am 18ten August 1841 auf der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn in der Nähe des Dorfes Fermersleben durch das Zusammenstoßen zweier Maschinen herbeigeführt. Dieses hatte darin seinen Grund, daß ein Bahnwärter ein von Schönebeck in der Richtung nach Magdeburg gegebenes Nacht-Signal der Abfahrt des Zuges (ein weißes Licht) nicht für ein solches, sondern für ein zum Herbeirufen der Hülfsmaschine bestimmtes (ein rothes Licht) hielt und weiter gab. Die sofort angestellten Untersuchungen ergaben, daß dieses Verfahren in einer zu entschuldigenden Sinnestäuschung, welche der an jenem Abend verbreitete dichte Nebel veranlaßte, seinen Grund hatte. Vier Beamte verloren durch diesen Unglücksfall das Leben, 6 andere Personen wurden dadurch verwundet.

Ein anderer Fall ereignete sich am 31sten März 1845 auf dem im Herzogthum Sachsen-Altenburg gelegenen Theil der Sächsisch-Baierischen Eisenbahn. Bei einem aus 18 Wagen bestehenden Zuge riß nämlich die Verbindungskette zwischen dem letzten der vorangehenden sechs Packwagen und dem darauf folgenden unbesetzten Postwagen, welcher, um sich gehörig einzulaufen, schon seit längerer Zeit mit in die Züge genommen war. Nach dem Zerreißen der Kette eilte die Lokomotive mit den derselben folgenden Packwagen zur Ver-

meidung des Zusammenstoßens schneller voran, die letztere Abtheilung des Zuges konnte aber nicht sofort durch die Bremsen zum Halten gebracht werden und so zog der hinter dem aus den Schienen gekommenen leeren Postwagen unmittelbar folgende Personenwagen diesen und sich selbst den an der Stelle, wo sich der Unfall zutrug, etwa 10 Ellen hohen Bahndamm hinunter. Der zweite Personenwagen fiel auf der Bahn selbst um und es wurde auch noch der darauf folgende dritte Personenwagen beschädigt. In Folge dieses Unfalls starb ein Passagier an den erhaltenen Verletzungen, 6 andere wurden verwundet. Bei den angestellten Erörterungen stellte sich nicht die mindeste Verschuldung oder Fahrlässigkeit von Seiten der Beamten heraus.

So glücklich mithin die deutschen Eisenbahnen bis Ende 1845 in Bezug auf Unglücksfälle gewesen waren, um so beklagenswerther ist ein größeres Unglück neuester Zeit.

Dasselbe ereignete sich auf der Badischen Staats-Eisenbahn dadurch, daß der Zug auf der Haltstation St. Ilgen aus den Schienen kam. Die Zahl der sämmtlichen verunglückten Personen ist 17. Wesentliche Verletzungen (Beinbrüche) trafen 4 Personen, von welchen eine am dritten Tage starb. Die Heilung des größten Theils der andern 13 Personen erfolgte schon in den ersten Tagen nach dem Unglücksfalle. Durch die Untersuchung hat sich übrigens auf das Bestimmteste herausgestellt, daß sowohl die Beschaffenheit des Transportmaterials als auch der Zustand der Bahn und Zubehör vollkommen ordnungsgemäß war. Namentlich waren die Ausweichungen der Station St. Ilgen in vorschriftsmäßiger und der Sicherheit des Fahrdienstes entsprechender Weise gestellt und beleuchtet. Es konnte daher die Veranlassung zu diesem beklagenswerthen Unfalle nur in nachlässiger Dienstführung des Lokomotivführers des Zuges liegen. Diese Nachlässigkeit hat sich bestimmt erwiesen und bestand darin, daß derselbe gegen die Bestimmung der Instruktion vor der Ankunft in der Station und bis zum Einfahren in dieselbe mit allzugroßer Geschwindigkeit fuhr, so daß trotz der Anwendung aller zu Gebote stehender Mittel sogleich nach erfolgtem Einfahren in die Station der Wagenzug nicht mehr rechtzeitig zum Stillstand gebracht werden konnte. Der fragliche Lokomotivführer befand sich in nüchternem Zustande und war durch mehrjährige Verwendung mit seinen Dienstobliegenheiten überhaupt, so wie mit den Verhältnissen dieser Fahrt aufs genaueste bekannt. Entschuldigungsgründe seines strafwürdigen Benehmens liegen nicht vor; ebenso wenig aber auch Gründe, welche eine absichtliche Handlung vermuthen ließen.

Auch auf dem eröffneten Theil der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn von Breslau bis Bunzlau kamen Anfangs Mai 1846 zwei Unfälle vor, welche die übelsten Folgen hätten haben können. Das erste Mal standen drei Pferde vor einer Uebergangs-Barriere und schleppten den Wagen auf die Eisenbahn in dem Augenblicke, wo die Lokomotive herankam. Die Pferde hatten sich glücklicherweise losgemacht und so traf die Lokomotive den Holzwagen allein, zertrümmerte denselben, blieb aber demungeachtet in den Schienen, weil man die Gefahr vorher bemerkt hatte und langsamer gefahren war. Die Passagiere kamen mit dem Schreck davon. Der am 6ten Mai

beim zweiten Zuge Statt gefundene Unfall vor dem Hainauer Bahnhofe lief jedoch nicht so glücklich ab, wenn auch keine Menschen verunglückten. Die Lokomotive sprang, als sie an das Herzstück kam, um in einen andern Schienenstrang einzufahren, aus den Schienen von der Bahn herunter, riß den Koakswagen nach und arbeitete sich mit einer so furchtbaren Heftigkeit in den Boden ein, daß einige Tage dazu gehörten, um sie wieder flott zu machen. Die Gefahr war groß, denn von dem ersten Personenwagen waren schon zwei Räder aus den Schienen, und wenn die Lokomotive nicht festen Boden gewonnen hätte, würden wahrscheinlich alle Wagen umgeworfen und zerschmettert worden sein. Der Heizer wurde in den Bahngraben geworfen, ohne sich zu verletzen und nur mit großer Anstrengung konnten sich der Lokomotivführer und die Wagenbeamten auf ihren Plätzen erhalten.

Bei einer Fahrt auf der Wilhelmsbahn sprang am 15ten Mai 1846 der Postwagen aus dem Geleise. Mehrere hundert Schritte lief er so fort ohne umzufallen oder einen andern Wagen aus den Schienen zu bringen. Daß der Zug nicht früher anhielt, lag daran, daß der Lokomotivführer das betreffende Signal nicht vernahm, da ihm der Wind den Dampf und den Rauch in das Gesicht wehete.

Auf der Wien-Stockerauer Zweigbahn gerieth am 16ten Mai 1846 die Lokomotive aus den Schienen und nahm die nächsten Wagen mit, jedoch wurden außer dem Maschinenführer und dem Heizer, welcher schwer verletzt ist, niemand verwundet. — —

Diese Detailangaben über die neuesten Fälle sind gemacht worden, um gegen unsere deutschen Bahnen mit mehr Strenge noch zu verfahren als in Beziehung auf die ausländischen. Wollte und könnte man alle ähnlichen Fälle für England und Frankreich feststellen, so würde die Zahl unverhältnißmäßig größer werden; dort aber spricht und schreibt man nur dann von Eisenbahn-Unfällen, wenn Beschädigungen oder Tödtungen dabei vorgekommen sind.

V. Allgemeine Betrachtungen.

Stellt man endlich eine Vergleichung der im Obigen bezeichneten Unglücksfälle auf den Eisenbahnen Frankreichs, Englands, Belgiens und Deutschlands an, so ergeben sich folgende Resultate:

1) Verhältniß der Anzahl der bei allen in einem Jahre vorgekommenen Unfällen getödteten zu den beförderten Personen.

	Günstigstes	Ungünstigstes	Mittleres
	Verhältniß		
Frankreich . . .	1 : 3,302000	1 : 254000	1 : 1,443000
England	1 : 947000	1 : 167000	1 : 399000
Belgien	1 : 806000	1 : 257000	1 : 441000
Deutschland . . .	1 : 8,089000	1 : 1,248000	1 : 5,527000

Nimmt man das mittlere Verhältniß als Vergleichungsmaßstab an, so ist die Anzahl der bei den vorgekommenen Unfällen getödteten, verglichen mit den beförderten Personen, am bedeutendsten in England gewesen, dann folgen Belgien, Frankreich und Deutschland.

2) Verhältniß der Anzahl der bei allen in einem Jahre vorgekommenen Unfällen verwundeten zu der Summe der beförderten Personen.

	Günstigstes	Ungünstigstes	Mittleres
	Verhältniß.		
Frankreich . . .	1 : 2,201000	1 : 38000	1 : 790000
England	1 : 1,279000	1 : 90000	1 : 404000
Belgien	1 : 389000	1 : 123000	1 : 227000
Deutschland . . .	Kein Unfall.	1 : 832000	1 : 5,762000

Obwohl das ungünstigste Verhältniß in dieser Beziehung (1 : 38000) bei Frankreich vorkommt, so gleichen sich doch die andern Jahre wieder so aus, daß in Bezug auf das mittlere Verhältniß Frankreich sich ungleich besser als Belgien und England stellt, und nur Deutschland noch vortheilhafter steht.

3) Verhältniß der Anzahl der bei allen in einem Jahre vorgekommenen Unfällen getödteten und verwundeten zu der Summe der beförderten Personen.

	Günstigstes	Ungünstigstes	Mittleres
	Verhältniß.		
Frankreich . . .	1 : 1,321000	1 : 25000	1 : 503000
England	1 : 544000	1 : 64000	1 : 194000
Belgien	1 : 209000	1 : 88000	1 : 143000
Deutschland . . .	1 : 8,089000	1 : 499000	1 : 4,459000

Das ungünstigste Verhältniß findet sich hier ebenfalls bei Frankreich, jedoch wird es durch die späteren Jahre so ausgeglichen, daß Belgien in Bezug auf ungünstige Ergebnisse die erste Stelle einnimmt; dann folgen England, Frankreich und Deutschland.

Bei diesen Vergleichungen, so wie auch bei den folgenden darf jedoch nicht übersehen werden, daß die Angaben der Unfälle und der dabei verunglückten Personen auf den Eisenbahnen Frankreichs und für die früheren Jahre auch Deutschlands nicht so genau ist als für die Eisenbahnen Englands und Belgiens; indem nur von den Regierungen der beiden letzten Staaten vollständige Berichte über die in jedem Jahre vorgekommenen Unfälle erstattet werden.

Sehr wünschenswerth für den praktischen Eisenbahndienst wäre, wenn

die Regierungen Deutschlands und Frankreichs jenes gute Beispiel nachahmten; man kann als Muster dazu vorzüglich die englischen Berichte (mit Zeichnungen u. s. w.) empfehlen.

4) Betrachtet man die Verhältnißzahlen der durch ihre eigene Unvorsichtigkeit ums Leben gekommenen Personen, so ergiebt sich, daß Belgien hierin den andern Ländern den Rang abgelaufen hat, indem das ungünstigste Verhältniß sich wie 1 : 381000, das günstigste wie 1 : 1,362000, das mittlere wie 1 : 670000 gestaltete. Alsdann folgt England mit dem ungünstigsten Verhältniß 1 : 445000, dem günstigsten 1 : 1,898000 und dem mittleren 1 : 869000. Von den französischen Eisenbahnen sind derartige Fälle im Jahre 1842: 2 (Verhältniß zu den beförderten Personen 1 : 2,113000) und im Jahre 1844: 3 (Verhältniß zu den beförderten Personen 1 : 2,157000) bekannt geworden. Auf den deutschen Eisenbahnen ist sogar nur ein derartiger Fall im Jahre 1844 vorgekommen.

5) Das mittlere Verhältniß der Anzahl der durch ihre Fahrlässigkeit verwundeten und getödteten Beamten zu der Summe der in einem Jahre beförderten Reisenden stellte sich mit 1 : 305000 in Belgien ebenfalls am schlechtesten; das ungünstigste Verhältniß war 1 : 229000, das günstigste 1 : 440000. Dann folgte in dieser Hinsicht England mit dem mittleren Verhältniß 1 : 325000 mit dem ungünstigsten 1 : 245000 und mit dem günstigsten 1 : 498000. Auf den deutschen Bahnen kamen derartige Unfälle in jedem der Jahre 1842, 1843, 1844 und 1845 einer vor, während auf den französischen Eisenbahnen sogar nur 3 Beamte im Jahre 1843 durch ihre Fahrlässigkeit das Leben einbüßten.

6) Geht man nun zu den in der Klasse 4 begriffenen Unfällen über und vergleicht die bei den einzelnen Staaten gefundenen Zahlen, welche das Verhältniß der bei diesen Unfällen verunglückten Personen zu den beförderten angeben, so ergiebt sich Folgendes:

	Günstigstes	Ungünstigstes	Mittleres
	Verhältniß.		
Frankreich . . .	1 : 1,321000	1 : 26000	1 : 540000
England	1 : 4,262000	1 : 106000	1 : 1,166000
Belgien	1 : 1,127000	1 : 181000	1 : 626000
Deutschland . . .	Kein Unfall.	1 : 499000	1 : 2,500000

Es stellt sich mithin das oben angegebene Verhältniß in Frankreich am schlechtesten, dann folgen Belgien, England und Deutschland. — —

Wie aus dem Vorhergehenden zur Genüge erhellt, so nehmen bei allen angestellten Vergleichungen mit Ausnahme der unter Nummer 5 (beschädigte oder verunglückte Beamte) die Eisenbahnen Deutschlands in Bezug auf die Verhältnißzahlen der verunglückten Personen bei weitem die günstigste Stelle ein und es ist sehr zu wünschen, daß ihnen dieser Ruhm auch ferner bleiben möge. —

Nicht unerwähnt darf hier bleiben, daß das richtigste (oder vielmehr das einzig richtige) Resultat für alle diese Vergleichungen erlangt worden wäre, wenn man die Anzahl der in jedem Jahre vorgefallenen Unfälle mit der Anzahl der gemachten Züge verglichen hätte, indem die Anzahl der bei jedem einzelnen Unfalle verunglückten Personen rein zufällig ist. Die Zahl der Störungen der Sicherheit und Regelmäßigkeit des Dienstes lediglich ist maßgebend, mithin müßten auch alle Unregelmäßigkeiten, welche keine Beschädigungen von Menschen zur Folge gehabt haben, in Rechnung gestellt werden. Da sich jedoch die Anzahl der auf allen Eisenbahnen in Frankreich, Belgien und England jährlich gemachten Züge so wie auch die Anzahl der einzelnen Unfälle nicht genau ermitteln ließ, so mußte von dieser Vergleichung gänzlich abgesehen und der Maßstab gewählt werden, wozu die Zahlen vorhanden waren und der doch auch annähernd richtige Vergleichungen gestattete. Hinsichtlich der in Klasse 4 begriffenen Unfälle jedoch war es möglich, deren Anzahl auf den Eisenbahnen Frankreichs, Englands und Deutschlands zu ermitteln und deshalb folgenden Vergleich der in jedem Jahre vorgekommenen Unfälle mit der während desselben Jahres dem Verkehre übergeben gewesenen Anzahl Meilen Bahnlänge anzustellen.

a) Unfälle der Klasse 4 auf den Eisenbahnen Frankreichs.

Zeitraum.	Anzahl der Unfälle der Klasse 4.	Eröffnete Bahnlänge in deutsch. Meilen.	Verhältniß der Unfälle zur eröffneten Bahnlänge.
1842.	1	90,5	1 : 90,5
1843.	3	105	1 : 35
1844.	5	125	1 : 25
1845.	5	132	1 : 26

Es fand mithin hier im Jahre 1842 das günstigste Verhältniß Statt, während dasselbe Jahr sich bei der Vergleichung der verunglückten Personen als das ungünstigste stellte. 1843 lieferte ein schlechteres Resultat; dann folgten 1845 und 1844, welche sich in dieser Beziehung ziemlich gleich waren.

b) Unfälle der Klasse 4 auf den Eisenbahnen Englands.

Zeitraum.	Anzahl der Unfälle der Klasse 4.	Eröffnete Bahnlänge in deutsch. Meilen.	Verhältniß der Unfälle zur eröffneten Bahnlänge.
1841.	29	338	1 : 12
1842.	10	372	1 : 37
1843.	5	390	1 : 78
1844	34	415	1 : 12

Die ungünstigsten Verhältnisse ergaben sich daher in den Jahren 1841 und 1844 mit 1 : 12, minder ungünstig waren das Jahr 1842 mit 1 : 37 und das Jahr 1843 mit 1 : 78.

c) Unfälle der Klasse 4 auf den Eisenbahnen Deutschlands.

Zeitraum.	Anzahl der Unfälle der Klasse 4.	Eröffnete Bahnlänge in deutsch. Meilen.	Verhältniß der Unfälle zur eröffneten Bahnlänge.
1841.	1	180	1:180
1842.	0	216	—
1843.	0	267	—
1844.	0	339	—
1845.	1	426	1:426

In den Jahren 1842, 1843 und 1844 ereignete sich gar kein Unfall, 1841 und 1845 kam einer vor.

Berechnet man nun die mittleren Verhältnißzahlen vorstehender Vergleichungen, so ergiebt sich für die Eisenbahnen Englands 1 : 19,5, Frankreichs 1 : 32, Deutschlands 1 : 714.

Die Tüchtigkeit der Verwaltung der deutschen Eisenbahnen zeigte sich daher auch bei den Resultaten dieser Vergleichung weit günstiger als die Art der Verwaltung der Bahnen Frankreichs und Englands. England zeigt die größte Zahl der Unfälle, während es sich bei der obigen Vergleichung der in Klasse 4 verunglückten Personen mit der Zahl der beförderten Reisenden, günstiger als Frankreich gestellt hatte. — Schon die im Vorenthaltenen gelieferten Nachweisungen dürften zur Genüge dargethan haben, wie verhältnißmäßig höchst gering die Zahl der verunglückten Personen ist und folgeweise, daß das Reisen auf Eisenbahnen für ungleich weniger gefährlich zu halten ist, als jede andere Art der Personenbeförderung. Noch einige Belege anderer Art für diese Behauptung.

In den hier in Frage gekommenen Staaten kommt durchschnittlich 1 Todesfall auf 33 bis 45 Lebende, also 2,2 bis 3 Todesfälle auf je 100, oder 100 Todesfälle auf je (3300 bis 4500) 3900 Lebende. Die gewaltsamen Todesfälle bilden 2 bis 3 Prozent Antheil davon, also kommen auf etwa 3000 Lebende 2 oder auf je 1500 Lebende ein gewaltsamer Todesfall. Wählt man nun auch für die Todesfälle auf Eisenbahnen das ungünstigste Verhältniß, nämlich das Jahr 1845 in England, wo etwa 200 Personen auf den Schienenwegen ihren Tod fanden; so bilden diese doch erst 0,033 Prozent der sämmtlichen Sterbefälle, 1,1 Prozent der gewaltsamen Todesfälle und 0,0008 Prozent der Bevölkerung. —

Ferner: Nach den Erfahrungen der Jahre 1840 bis einschließlich 1844 kommen in Berlin durchschnittlich jährlich 90 bis 100 Personen durch einen Unglücksfall (Selbstmord ausgeschlossen) ums Leben; davon finden zwischen 40 und 50 ihren Tod im Wasser. Die höchste Zahl der bis jetzt im Laufe

eines Jahrs in ganz Deutschland auf den Eisenbahnen durch einen Unfall zu Tode gekommenen Personen ist (wie oben gezeigt) 4, also nur der zehnte bis zwölfte Theil der allein in der Residenz Berlin und lediglich im Wasser verunglückenden Personen.

Sogar das Baden im freien Wasser ist ungleich gefährlicher als das Fahren auf Eisenbahnen; denn während z. B. in Berlin 1843: 7, 1844: 4 Personen (männlichen Geschlechts) beim Baden ihr Leben verloren, fanden nur 1 und resp. 2 Menschen auf sämmtlichen deutschen Eisenbahnen durch einen Unfall ihren Tod. —

In London verlieren jährlich 250 bis 300 Personen durch Unfälle beim Fahren ihr Leben, während in ganz Europa die Eisenbahnen nicht so viele Opfer fordern. Es ist auch bei weitem gefahrdrohender, in den Straßen von Paris zu Fuß zu gehen, als auf den französischen Schienenwegen zu fahren; denn die Zahl der in den Straßen der Seineresidenz umkommenden Personen ist jährlich 460 bis 480, während das jährliche Maximum der Todesfälle auf den Eisenbahnen Frankreichs 56 war. — Legt man die Frequenz der Berlin-Anhalt-Eisenbahn zum Grunde, so wurden im Jahre 1844 auf je 10 Meilen Bahnlänge etwa 430000 Personen befördert. Um diese Personenzahl nach einem Punkte gleicher Entfernung zu schaffen, würde auf der Chaussee eine Schnellpost (10 Personen täglich hin und zurück) 118 Jahre Zeit bedurft haben und da nach dem Durchschnitte des unglücklichsten Jahrs in Deutschland erst auf 45 Meilen Bahnlänge ein Todesfall kommt, so müssen 472 Jahre vergehen, ohne daß die Schnellpost Veranlassung des Todes eines Reisenden ist: wenn man behaupten will, es sei mit dem Personentransport auf Chausseen nicht mehr Gefahr verbunden als mit der Beförderung auf Eisenbahnen. —

Werfen wir noch einen Blick rückwärts, so ergiebt sich ohne Zweifel, daß die größere oder geringere Zahl der Unfälle auf Eisenbahnen zwei Grund-Ursachen hat, nämlich: zunächst die gesetzlichen Bestimmungen und Verwaltungs-Einrichtungen für das Eisenbahnwesen; dann aber auch die Individualität des Volks. Wir haben oben getadelt, daß der Herr Baron Dupin sich berechtigt gehalten hat, an einem Orte, wo man nur wissenschaftlich begründete Erörterungen vernehmen sollte, eine Art von Todesurtheil über die geistige Befähigung der Deutschen auszusprechen. Ohne daher in denselben Fehler zu verfallen, wollen wir nur daran erinnern:

1) daß in den französischen Kammern ganz allgemein die Unzulänglichkeit der gesetzlichen Bestimmungen und Verwaltungs-Einrichtungen Frankreichs für den Eisenbahnbetrieb anerkannt ist;

2) daß der Deutsche zwar jene Art des Esprit, welcher die mächtigste Triebfeder alles Guten und Schlechten in Frankreich zu sein scheint, als Miteigenthum keinesweges in Anspruch nimmt; dagegen aber es für einen großen Vorzug hält, wenn selbst fremde Schriftsteller als Stammeigenschaften der Deutschen: Rechtlichkeit, Fleiß, Besonnenheit, Nüchternheit, Genügsamkeit, Sparsamkeit und Achtung vor dem Gesetze — bezeichnen.

Druckfehler und Verbesserungen.

S. 100, Nr. 9. Potsdam-Magdeburger Eisenbahn muß es statt Vignoles-, Stuhlschienen und statt 18 Pfd. Gewicht pro laufenden Fuß 20 Pfd. heißen.

S. 100, Nr. 10. Berlin-Hamburger Eisenbahn. Das Gewicht der Schienen pro laufenden Fuß ist nicht 18 sondern 22½ Pfd.

S. 102, Nr. 15. Stettin-Stargard, das Gewicht der Schienen ist 19—20 Pfd.

S. 106, Nr. 26. Bergisch-Märkische Eisenbahn.

In der Rubrik: „Verhältnisse der Schienenunterlage, namentlich der Schwellen" muß es heißen:

Halbrunde eichene Querschwellen 8—9 Fuß lang, 12—13 Zoll breit, 6—6½ Zoll hoch; an den Stößen 14 Zoll breit, 6 Zoll hoch.

Ferner: das Gewicht der 18 Fuß langen Vignolesschienen beträgt 372 Pfd., also pro laufenden Fuß 20⅔ Pfd.

Der Preis der Schienen für den preuß. Zentner war: 3,3 Rthlr. leichte Schienen für Ausweichungen ꝛc.; 4,9 Rthlr. die schweren bis auf die Bahn von der Gutehoffnungshütte.

In der Rubrik: „Befestigung der Schienen auf den Schwellen" muß es heißen: Mittelst Hakennägel; an den Stößen aber durch Unterlagsplatten.

Statt des früher projektirten Tunnels bei Schwelm zur Uebersteigung der Wasserscheide zwischen Ruhr und Wupper, wird ein 84 Fuß tiefer Einschnitt ausgeführt. Die Ruhr wird nicht bei Witten, sondern bei Wetter mittelst einer 400 Fuß langen Flußbrücke in massiven Pfeilern und mit Gatterwerk, so wie mittelst einer 216 Fuß langen massiv überwölbten Fluthbrücke überschritten.

S. 110, Nr. 37. Chemnitz-Riesaer Eisenbahn.

In der Rubrik: „Verhältnisse der Schienenunterlage namentlich der Schwellen" muß es heißen: Eichene Stoß- und kieferne Stützschwellen, erstere 8 Fuß lang, 12—13 Zoll breit, 6 Zoll stark, letztere 8 Fuß lang, 9 bis 10 Zoll breit, 7 Zoll stark.

Ferner: die Länge der Vignolesschienen beträgt 19 Fuß 10 Zoll.

Der Preis der Schienen für den preuß. Zentner war: im Januar 1845: 2,7 Rthlr., Anfang 1846: 4,8 Rthlr. frei an Bord in Cardiff aus englischen Fabriken.

An bedeutenden Bauwerken kommen auf der Bahn vor: 10 Viadukte und 2 Brücken, eine über die Zschopau bei Limmritz 1028 Fuß lang und 134 Fuß hoch mit 15 Pfeilern, und eine über die Mulde bei Bauchlitz 316 Fuß lang und 40 Fuß hoch mit 6 Pfeilern.

S. 202, Nr. 16. Berlin-Hamburger Bahnhof in Berlin (circa 50 Morgen). Die Kosten für die Anlagen belaufen sich auf mehr als eine halbe Million.

Druckfehler und Verbesserungen.

für

[S.] 100, Nr. 9. Weerheim-Magdeburger Eisenbahn muß es statt Signales: Stuhlschienen ... 18 Pfd. Gewicht des laufenden Fuß 20 Pfd. heißen.

[S.] 101, Nr. 10. Berlin-Hamburger Eisenbahn. Das Gewicht der Schienen pro laufenden Fuß ist nicht 18 sondern 22½ Pfd.

[S.] 102, Nr. 15. Stettin-Stargard. Das Gewicht der Schienen ist 19½–20 Pfd.

[S.] 106, Nr. 28. Bergisch-Märkische Eisenbahn.

In der Rubrik: „Verhältnisse der Schienenunterlage, namentlich der Schwellen“ muß es heißen:

Querschwellen eichene Langschwellen 8½–[illegible] Fuß lang, 12—13 Zoll breit, 6—6½ Zoll hoch; an den Stößen 14 Zoll breit, 6 Zoll hoch.

Ferner: das Gewicht der 18 Fuß langen Stuhlschienen beträgt [illegible]

Der Preis der Schienen für den preuß. Zentner war: 3,5 Rthlr. leichte Schienen für Ausweichungen [illegible] 4,9 Rthlr. die schweren bis auf die Bahn von der Gutehoffnungshütte.

In der Rubrik: „Befestigung der Schienen auf den Schwellen“ muß es heißen: [illegible] aber durch Unterlagsplatten.

Statt des früher projectirten Tunnels der Schwelm zur Ueberschreitung der [illegible] zwischen Ruhr und Wupper, wird ein 14 Fuß tiefer Einschnitt ausgeführt. Die Ruhr wird nicht bei Wetter, sondern bei [illegible] mittelst einer 400 Fuß langen Flußbrücke in massiven Pfeilern und mit Gewölben [illegible] überschritten.

[S.] 110, Nr. 37. Chemnitz-Riesaer Eisenbahn.

In der Rubrik: „Verhältnisse der Schienenunterlage, namentlich der Schwellen“ muß es heißen: Eichene Stoß- und fichtene Zwischenschwellen, erstere 8 Fuß lang, 12—13 Zoll breit, 6 Zoll stark, letztere 8 Fuß lang, 9 bis 10 Zoll breit, 7 Zoll stark.

Ferner: die Länge der Doppelschienen beträgt 19 Fuß 10 Zoll.

Der Preis der Schienen für den preuß. Zentner war: im Januar 1845: 2,7 Rthlr., Anfang 1846: 1,8 Rthlr. frei an Bord in Cardiff aus englischen Fabriken.

An bedeutenden Bauwerken kommen auf der Bahn vor: 10 Viadukte und 2 Brücken, eine über die Zschopau bei Flemmig 1028 Fuß lang und 136 Fuß hoch mit 15 Pfeilern, und eine über die Mulde bei Waldheim 340 Fuß lang und 40 Fuß hoch mit 6 Pfeilern.

[S.] 200, Nr. 1. Wolfenbüttel-Harzburg (statt Berlin-Hamburg zu streichen). Die Kosten für die Anlagen belaufen sich auf mehr als eine halbe Million.

Druckfehler und Verbesserungen.

ür

..00, Nr. 6. Potsdam-Magdeburger Eisenbahn muß es statt Signales, Einsteigeglocken u. s. w. statt 13 Pfd. Gewicht pro laufenden Fuß 21 Pfd. heißen.
..ungen, Nr. .. Berlin-Hamburger Eisenbahn. Das Gewicht der Schienen pro laufenden Fuß ist nicht 18 sondern 22½ Pfd.
..04, Nr. 18. Stettin-Stargard. Das Gewicht der Schienen ist 19–20 Pfd.
..06, Nr. 20. Herzoglich Würtische Eisenbahn.

In der Rubrik: „Verhältnisse der Schienenunterlage, namentlich der Schwellen“ muß es heißen:

Holzbrücke eichene Querschwellen 8½–9 Fuß lang, 12–13 Zoll breit, 6–6½ Zoll hoch; an den Stößen 14 Zoll breit, 6 Zoll hoch.

Ferner; das Gewicht der 18 Fuß langen Signaleisschienen beträgt ... statt ...

Der Preis der Schienen für den preuß. Zentner war: 3⅓ Rthlr. leichte Schienen für Ausweichungen 20; ... Rthlr. die schweren bis auf die Bahn von der Gutehoffnungshütte.

In der Rubrik: „Befestigung der Schienen auf den Schwellen“ muß es heißen: Keilstuhl, Querunterlagsplatten auf den Schwellen aber durch Unterlagsplatten.

Statt des früher projektirten Tunnels bei Schwelm zur Ueberschreitung des ... ist die ... und ..., durch ein 74 Fuß tiefer Einschnitt ausgeführt. Die Ruhr wird nicht bei Witten, sondern bei Wetter mittelst einer 400 Fuß langen Flußbrücke in massiven Pfeilern und mit Eisenträgern, so wie mittelst einer 316 Fuß langen massiv überwölbten Flutbrücke überschritten.

..16, Nr. 37. Chemnitz-Riesaer Eisenbahn.

In der Rubrik: „Verhältnisse der Schienenunterlage namentlich der Schwellen“ muß es heißen: Eichene Stoß- und kieferne Mittelschwellen, erstere 9 Fuß lang, 12–13 Zoll breit, 6 Zoll stark, letztere 8 Fuß lang, 9 bis 10 Zoll breit, 4 Zoll stark.

Ferner: die Länge der Signaleisschienen beträgt 19 Fuß 10 Zoll.

Der Preis der Schienen für den preuß. Zentner war: im Januar 1843: 2⅔ Rthlr., Anfang 1840: 1⅔ Rthlr. frei an Bord in Cardiff und englischen Fabriken.

An bedeutenden Bauwerken kommen auf der Bahn vor: 10 Viadukte und 3 Brücken, eine über die Zschopau bei Limmritz 1028 Fuß lang und 134 Fuß hoch mit 15 Pfeilern, und eine über die Mulde bei Wurzen 346 Fuß lang und 40 Fuß hoch mit 6 Pfeilern.

..20, Nr. 1. **Wurttembergische Eisenbahnen** (in den Staaten). Die Kosten für die Anlagen belaufen sich auf mehr als eine halbe Million.

Druckfehler und Verbesserungen.

für

...100, Nr. 9. Potsdam-Magdeburger Eisenbahn muß es statt Signales, Stuhlschienen nicht statt 18 Pfd. Gewicht pro laufenden Fuß 20 Pfd. heißen.

...102, Nr. 10. Berlin-Hamburger Eisenbahn. Das Gewicht der Schienen pro laufenden Fuß ist nicht 18 sondern 22½ Pfd.

...102, Nr. 15. Stettin-Stargardt. Das Gewicht der Schienen ist 19—20 Pfd.

...105, Nr. 26. Bergisch-Märkische Eisenbahn.

In der Rubrik: „Verhältnisse der Schienenunterlage, namentlich der Schwellen" muß es heißen:

Halbrunde eichene Querschwellen 8½ Fuß lang, 12—13 Zoll breit, 6—6½ Zoll hoch; an den Stößen 14 Zoll breit, 6 Zoll hoch.

Ferner: das Gewicht der 15 Fuß langen Brückenschienen beträgt [illegible] Pfd. pro laufenden Fuß.

Der Preis der Schienen für den preuß. Centner war: 3⅓ Rthlr. leichte Schienen für Ausweichungen rc. 4⅓ Rthlr. die schwereren bis auf die Bahn von der Gutehoffnungshütte.

In der Rubrik: „Befestigung der Schienen auf den Schwellen" muß es heißen: Mittelst Schienennägeln an den Stößen aber durch Unterlagsplatten.

Statt des früher projectirten Tunnels der Schwelm zur Ueberschreitung der Wasserscheide zwischen Ruhr und Wupper, wird ein 24 Fuß tiefer Einschnitt ausgeführt. Die Ruhr wird nicht bei Witten, sondern bei Wetter mittelst einer 400 Fuß langen Flußbrücke in massiven Pfeilern und mit Gartenwerk, so wie mittelst einer 1500 Fuß langen massiv überwölbten Fluthbrücke überschritten.

...116, Nr. 37. Chemnitz-Riesaer Eisenbahn.

In der Rubrik: „Verhältnisse der Schienenunterlage, namentlich der Schwellen" muß es heißen: Eichene Stoß- und kieferne Zwischenschwellen, erstere 8 Fuß lang, 12—13 Zoll breit, 6 Zoll stark, letztere 8 Fuß lang, 9 bis 10 Zoll breit, 5 Zoll stark.

Ferner: die Länge der Brückenschienen beträgt 15 Fuß 10 Zoll.

Der Preis der Schienen für den preuß. Centner war: im Januar 1843: 3½ Rthlr., Anfang 1846: 4⅓ Rthlr. frei an Bord in Cardiff und englischen Fabriken.

An bedeutenden Bauwerken kommen auf der Bahn vor: 10 Viaducte und 2 Brücken, eine über die Jahnbach bei Limmritz 1028 Fuß lang und 144 Fuß hoch mit 15 Pfeilern, und eine über die Mulde bei Waldheim 340 Fuß lang und 40 Fuß hoch mit 6 Pfeilern.

...Nr. 1[illegible] [illegible] Meilen). Die Kosten für die Anlagen belaufen sich auf nicht mehr als eine halbe Million.

Druck und Verlag von [illegible]

Bayerische StaatsBibliothek
Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Reden, Friedr. Wilh. von

Eisenbahn-Jahrbuch für Bahn-Beamte und Staats-Behörden 15 Tafeln zur vergleichenden Statistik des Baues und Betriebes der deutschen Eisenbahnen bis 1845
Bd.: 1

Berlin, Posen Bromberg 1846

A.hydr. 932-1
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10060192-7